

La chronique du CESA

18 Octobre 1962 : premier vol du *Balzac*

S'affranchir du décollage horizontal

En août 1960, l'armée de l'air établit une fiche-programme relative à un avion expérimental d'attaque au sol et de reconnaissance, conçu pour succéder au *Mirage IIIE*. La caractéristique essentielle du projet concerne les capacités de décollage et d'atterrissage courts ou verticaux (ADAC/V) dont les aviateurs français souhaiteraient le voir disposer. De fait, la vulnérabilité aux frappes aériennes des longues pistes de décollage alors en service constitue un sujet de préoccupation majeur pour les responsables aériens de par le monde. Disposer d'ADAC/V capables de s'en affranchir apparaît à l'évidence comme un gage de sécurité et d'efficacité opérationnelle.

Le Balzac V



Alors même que les Britanniques procèdent au développement d'une machine appelée à donner naissance au *Harrier* et au *Sea Harrier*, Dassault et Sud-Aviation, avec l'accord de l'Etat, s'engagent dans la construction du *Balzac V*, machine expérimentale chargée de valider le concept initial, en attendant la réalisation d'un avion plus abouti, le *Mirage III-V* (V, pour vertical). Le premier de ces appareils est doté de huit réacteurs de sustentation Rolls-Royce qui lui

permettent de décoller verticalement et d'un moteur assurant la poussée horizontale. Il en va de même du second, commandé en août 1961 et qui dispose cependant d'une plus grande puissance motrice.

Premiers vols et échecs

Le *Balzac V* effectue sa première envolée stationnaire, entravé par des filins fixés au sol, le 12 octobre 1962, aux mains du pilote d'essai René Bigand. Il réalise son premier vol stationnaire libre à quelques mètres de hauteur, à Melun-Villaroche, le 18 du même mois. Quant au premier vol complet (vertical et horizontal), il intervient le 29 mars 1963. Bien trop complexe à mettre en œuvre opérationnellement, victime de deux accidents, le projet est abandonné en 1966.

Celui du *Mirage III-V* connaît le même sort. S'il vole en juillet 1965, il est arrêté en novembre 1966, à la suite de la destruction d'un des deux prototypes.

L'engouement pour les ADAC/V ayant décrû, seuls quelques rares programmes sont menés à terme, tels que ceux du *Harrier* britannique, à poussée vectorielle, et du *Yak-38* « Forger » soviétique. Si intéressante et prometteuse qu'elle soit, cette technologie ne connaît que fort peu de développement.