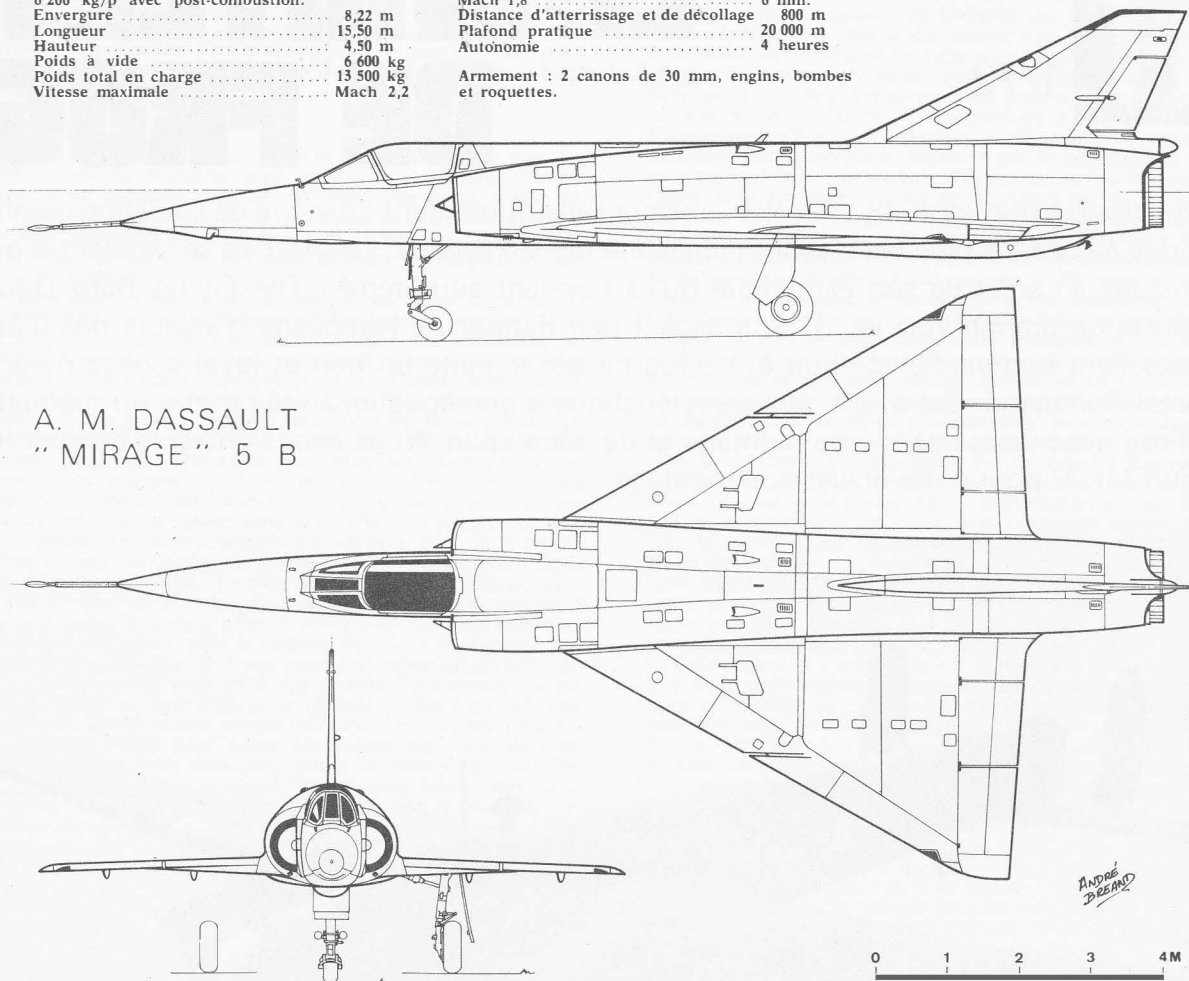


Avec un turboréacteur SNECMA « Atar » 9 C de 6 200 kg/p avec post-combustion.

Envergure	8,22 m
Longueur	15,50 m
Hauteur	4,50 m
Poids à vide	6 600 kg
Poids total en charge	13 500 kg
Vitesse maximale	Mach 2,2

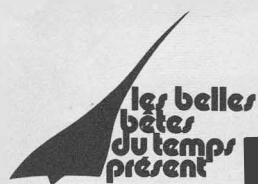
Temps de montée à 12 000 mètres à Mach 1,8	6 min.
Distance d'atterrissage et de décollage	800 m
Plafond pratique	20 000 m
Autonomie	4 heures

Armement : 2 canons de 30 mm, engins, bombes et roquettes.



A. M. DASSAULT  
"MIRAGE" 5 B





## DES «MIRAGE»

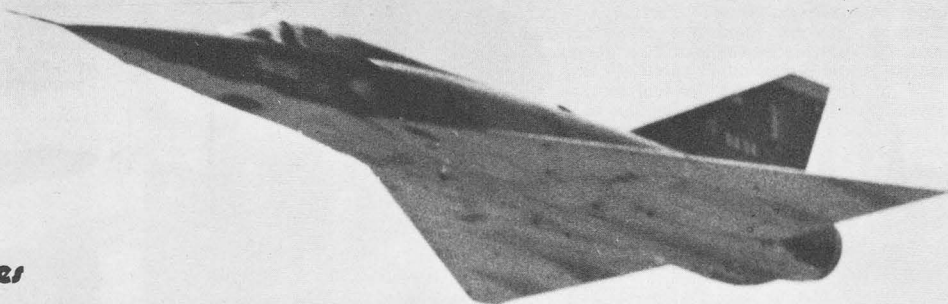
# DANS LE CIEL BELGE

par Hervé de Vinck

Florennes, qui est un aérodrome de Chasse belge, construit par les Allemands pendant la guerre sur un plateau très boisé dans la région de Charleroi, non loin de la frontière française, est un des plus beaux terrains opérationnels qui soient.

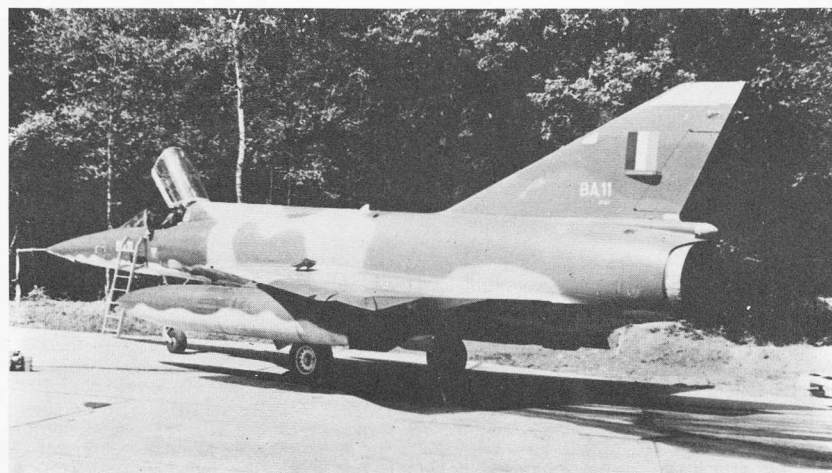
C'est à Florennes que l'on trouve une partie des fameux "Mirage", opérationnels maintenant depuis quelques mois. Cette base abrite le 2<sup>e</sup> Wing de Chasseurs-Bombardiers comprenant la 1<sup>re</sup> Escadrille "le Chardon" et la 2<sup>e</sup>, la "Comète", toutes deux de traditions nées au cours de la première guerre mondiale. Ces deux escadrilles sont équipées de A.M.D. "Mirage" 5, BA. Une escadrille de conversion, équipée de quelques avions M 5 BD biplaces et M 5 BA monoplaces a été recrée à partir du néant et a repris le flambeau de la 8<sup>e</sup> Escadrille "Cocotte Bleue" de l'ex-7<sup>e</sup> Wing de chasse basé à Chièvres jusqu'en 1963. Quant à la 42<sup>e</sup> TRS (Tactical Reconnaissance Squadron) équipée de RF-84 F, elle sera très bientôt rééquipée de "Mirage" 5 BR de reconnaissance photographique.

Le 30 juin dernier, la 1<sup>re</sup> Escadrille a quitté Florennes pour aller s'installer à Bierset (Liège), la 42<sup>e</sup> TRS venant permuter de Bierset pour Florennes. La 1<sup>re</sup> Escadrille appartient maintenant au 3<sup>e</sup> Wing Tactique.

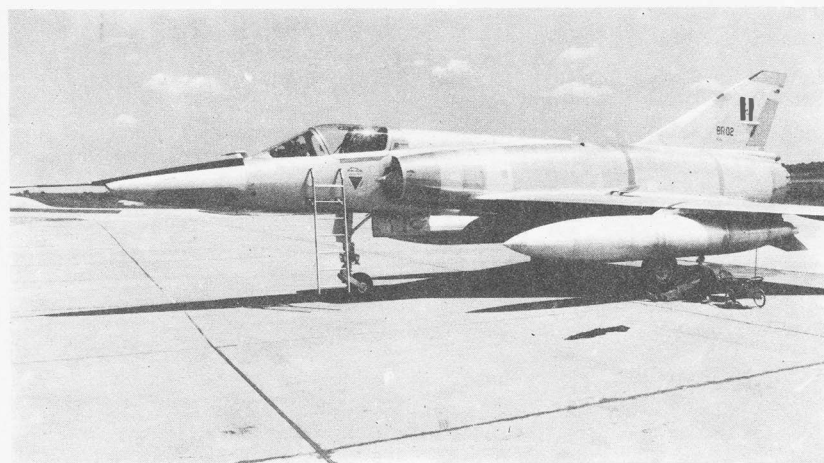
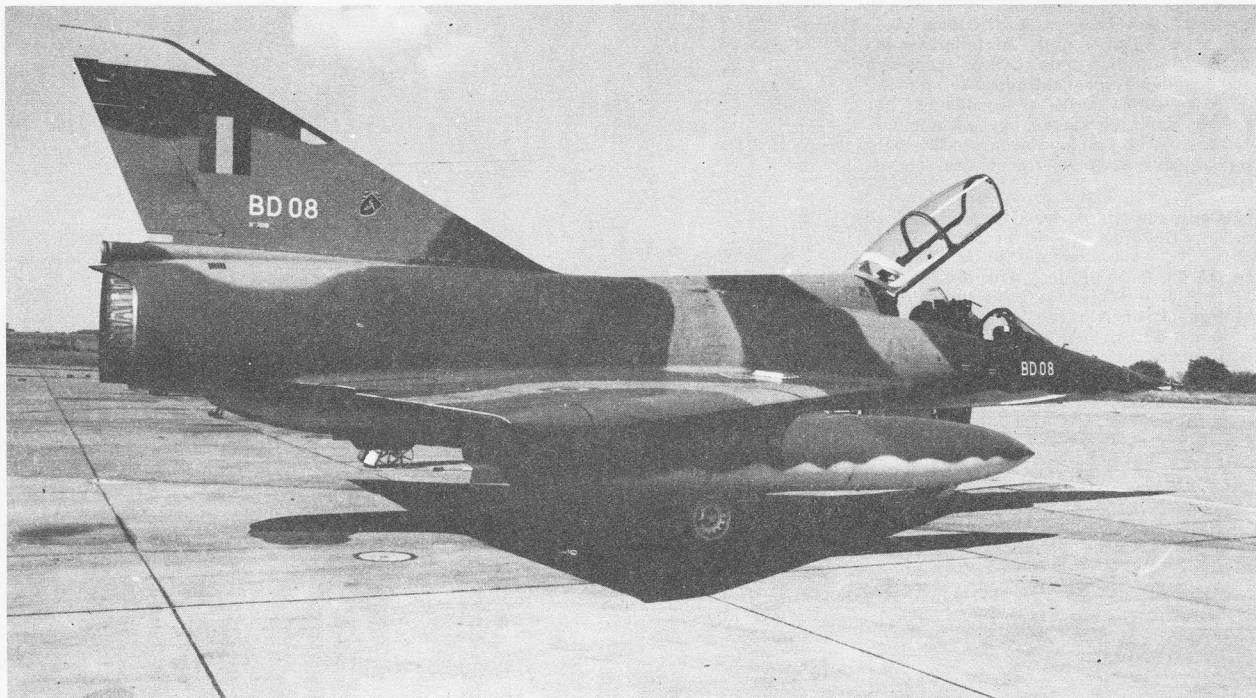


Ci-contre, le « Mirage » 5, deuxième de la série belge, montre parfaitement sa décoration; de petites cocardes uniquement sur l'extrados, le drapeau belge sur la dérive et le code (BA 02) en blanc. Le camouflage est appliqué en Belgique avec une diversité remarquable dans les tracés des teintes.

Ci-dessous, la dérive d'un appareil des « Comètes » dont on jugera de la « miniaturisation » de l'insigne. Le BA 23, la veille, lors d'un atterrissage à Kleine Brogel, base du 10<sup>e</sup> Wing de Chasseurs-Bombardiers (F-104), a rogné un peu sa tuyère à section variable sur le béton à cause d'une position légèrement trop cabrée. Il se fait ici réparer par un chef mécanicien. Le bout de la crosse d'arrêt est limé, ainsi que la tôle à l'endroit où finit le profilage du fuselage. Quatre pétales de la tuyère ont été remplacées.



Ci-dessus, le premier « Mirage » 5 BR de reconnaissance tactique qui équipera la 42<sup>e</sup> TRS (Tactical Reconnaissance Squadron). Le petit insigne du « Diable » ailé, sur la dérive, a reçu depuis un cercle blanc entourant le motif rouge. La principale différence entre le III R et le 5 BR est le radar Doppler sous l'avant du fuselage, à l'arrière des caméras. Celles-ci sont un système également différent par rapport au III R. Ci-contre, à gauche, un appareil des « Comètes » en position d'attente sur son aire de dispersion dissimulée dans les bois entourant la piste.



Ci-dessus, un des « Mirage » 5 BD biplaces. Celui-ci, le 8<sup>e</sup> de la série, porte le petit insigne de la 8<sup>e</sup> Escadrille recréée en 1970. L'insigne est bleu moyen, cocotte et entouré d'insigne argent. Il est intéressant de constater sur cette image l'épaisseur relative du bord de fuite de l'aile et l'absence de la capsule du logement de parachute de freinage, éjectée lors des atterrissages. Ci-contre, le second 5 BR arrivé à Florennes à la fin juin n'est pas encore camouflé. Le gouvernail de direction est peint en zinchromate vert pomme.

## Le Dassault « Mirage » 5

Construit sous licence par la S.A.B.C.A. en Belgique pour la Force Aérienne Belge, le « Mirage » 5 est un avion d'attaque au sol et de chasse de jour, directement dérivé de la cellule du très célèbre « Mirage » III, mais avec un équipement électronique considérablement simplifié et « désophtiqué », entraînant ainsi une diminution du prix d'achat.

C'est naturellement à partir de ce critère d'économie que les techniciens des Avions Marcel Dassault créèrent la version « 5 » dans la déjà très grande famille des « Mirage », appareil qui de toute évidence devait répondre aux besoins de nombreux pays désirant renouveler

leur matériel de chasse, souvent démodé, mais pour qui l'achat et l'entretien d'intercepteurs de haute classe tels que le « Phantom II » ou le « Mirage » III représentait une charge trop importante. Naturellement cet appareil dit « économique » devait conserver de très bonnes performances en combat.

Face à ces conditions, la seule solution consistait en l'adoption d'une cellule de « Mirage » III à qui l'on supprimerait la grande majorité de l'équipement électronique, élément qui intervenait pour un fort pourcentage dans le prix de revient de l'appareil.

Extérieurement la principale

différence du « Mirage » 5, par rapport à son « grand-frère » le « Mirage » III, réside dans la forme de la pointe avant, qui ne contenant plus le radar « Cyrano » se trouva de ce fait amincie et allongée, donnant à l'avion une allure encore plus effilée. Autre différence importante, la disparition de la fusée d'appoint SEP 844 au profit d'un réservoir ventral de 500 litres en lieu et place de celle-ci, portant à quatre heures l'autonomie de l'appareil.

Cette modification entraîne un nouveau dessin du carénage-quille inférieur qui contient également la crosse d'arrêt propre au « Mirage » 5 belge, ceci en raison de l'utilisation

sur leurs pistes de brins d'ar rêts style porte-avions.

Comme son prédécesseur le « Mirage » 5 s'est vu adjoindre une version biplace d'entraînement à la chasse et une version de reconnaissance photographique. Toutes deux sont commandées par la Force Aérienne Belge, pour rééquiper ses squadrons.

Commandé actuellement par cinq forces aériennes et construit en série sous licence par de nombreux pays, le « Mirage » 5 doit son succès à l'exportation parce qu'il est probablement, sinon sûrement, le chasseur de hautes performances le moins cher, sur le marché mondial.