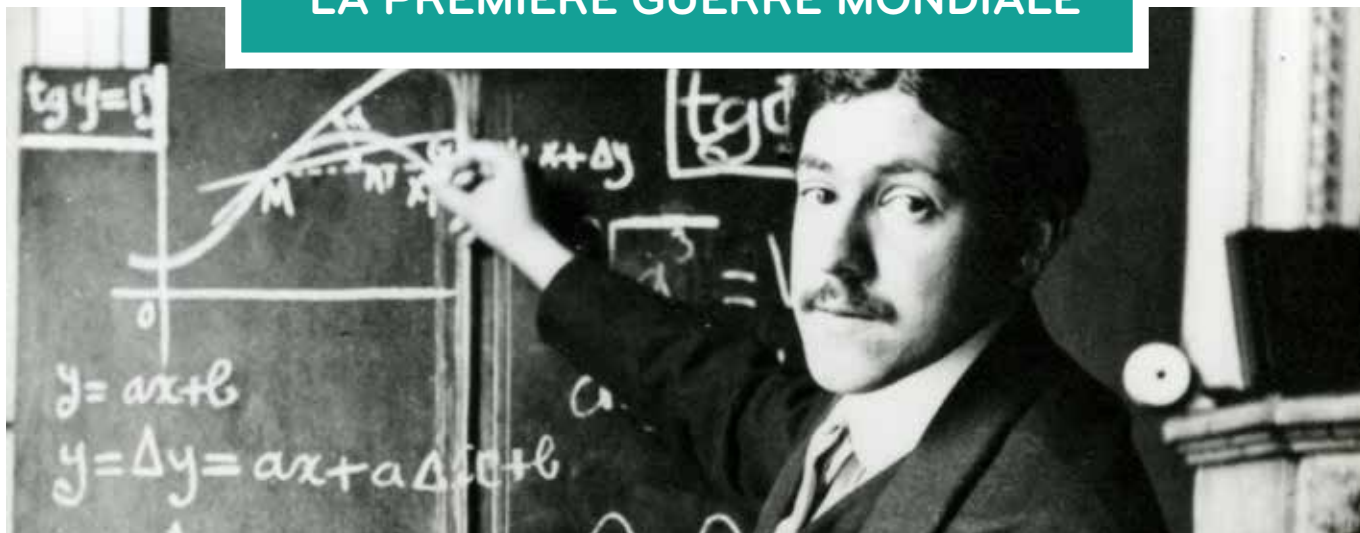


3. MARCEL DASSAULT DURANT LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE



Marcel Bloch pratique l'algèbre devant le tableau noir (1912-1913)

92-233.jpg © Dassault Aviation - DR

En janvier 1914, Marcel Dassault, jeune ingénieur de l'École supérieure d'aéronautique et de construction mécanique, est détaché au Laboratoire de recherches aéronautiques de Chalais-Meudon. Cette affectation lui permet de se familiariser avec les diverses techniques aéronautiques : ballons, cerfs-volants, avions, etc

Les travaux sur le Caudron G3

Au début de la Première Guerre mondiale, Marcel Dassault est désigné pour coordonner les plans de l'avion d'observation Caudron G3 envoyés dans les quatre usines qui fabriquent cet appareil. Il vérifie les dessins, leur concordance, les pièces fabriquées et fait effectuer les modifications demandées par les pilotes.

Le suivi des essais en vol lui fait prendre conscience de l'importance de leur jugement sur un nouvel avion. Il en tire des enseignements que l'on retrouve tout au long de sa carrière aéronautique ; jamais il ne néglige l'avis des pilotes. Marcel Dassault acquiert l'expérience des bureaux d'études, des ateliers et se familiarise avec la construction des avions.

L'hélice Éclair

Marcel Dassault entreprend d'améliorer l'hélice du Caudron G3 dont il a constaté le médiocre rendement. Pour construire l'hélice qu'il étudie et dessine, le jeune ingénieur pense à l'atelier d'Hirsch Minckès, père d'un ami et fabricant de meubles au faubourg Saint-Antoine. Ayant obtenu les moyens de la réaliser, il surveille personnellement et avec beaucoup d'attention sa fabrication : « Je fis le dessin de mon hélice, je traçai les différentes sections, ce qui permit à l'ouvrier de réaliser des gabarits. Je restai à côté de lui pendant qu'il rabotait son hélice, de façon à conduire sa main vers des lignes harmonieuses¹. »

1. Marcel Dassault, *Le Talisman*, p. 39 et 40.

2. Marcel Dassault, *Le Talisman*, p. 41.

Il baptise son hélice « Éclair ». Elle est commandée par l'armée à 50 exemplaires, à 150 francs pièce. Ce début prometteur se confirme car la bataille de Verdun, qui fait rage depuis février 1916, entraîne des commandes supplémentaires d'avions, donc d'hélices. « *Tous les fabricants de meubles du faubourg Saint-Antoine s'étaient mis à construire des hélices Éclair².* »

Les hélices Éclair équipent le Sopwith britannique de reconnaissance, construit sous licence en France, et surtout les chasseurs Spad, en particulier le Spad VII du plus célèbre des as français, Georges Guynemer.

En 1917, c'est le succès. Marcel Dassault est à la tête de l'une des quatre grandes sociétés construisant des hélices.

Les premiers avions

Fabriquer des hélices ne suffit pas pour satisfaire l'appétit aéronautique de Marcel Dassault, il veut passer à l'étape ultime, la conception et la fabrication d'un avion. Il crée, avec Henry Potez, la Société d'études aéronautique (SEA).

L'avion biplace qu'il imagine est destiné à remplacer l'avion d'observation anglais Sopwith. Il doit être équipé d'un moteur de 200 cv que le motoriste Clerget met au point. Les essais, réalisés sont malheureusement peu concluants. L'adaptation de ce nouveau moteur sur la cellule du SEA I s'avère trop problématique, l'avion est abandonné.

Marcel Dassault tire de cette expérience la leçon qu'il ne faut jamais, sur un prototype, assembler trop d'éléments nouveaux. Au cours de sa carrière, il fait appliquer dans sa société la politique technique dite des « petits pas », les prototypes étant fondés sur des éléments connus auxquels sont progressivement intégrées des innovations. Son successeur, le SEA IV connaît un tout autre destin. À la fin de 1917, le ministre de l'Armement et des Fabrications



Biplane de chasse SEA IV
18995_T.jpg © Dassault Aviation - DR

de guerre, Louis Loucheur, commande 1000 appareils SEA IV. Marcel Dassault vient de remporter sa première commande d'avions.

Le premier SEA IV de série sort d'usine le... 11 novembre 1918. Le marché de 1000 avions est alors résilié, seule une centaine d'appareils en cours de fabrication est livrée. Marcel Dassault s'éloigne alors de l'aviation pendant dix ans. Il y revient dans les années 1930 avant de devenir, après la Seconde Guerre mondiale, le plus important et le plus connu des industriels aéronautiques privés français, notamment grâce à son appareil mythique, le Mirage.

Une expérience irremplaçable

« Je connaissais les caractéristiques de tous les avions construits à l'époque. Je les suivais depuis le moment de leur conception jusqu'à la fin de leur mise au point pour m'assurer du bon fonctionnement de mes hélices. J'étais continuellement sur les champs d'aviation et notais avec soin les incidents survenus à la cellule ou au moteur, et la manière dont on y avait porté remède. »
« J'obtins ainsi la pratique des essais en vol et de la mise au point. »
« Ayant appris à connaître les appareils qui avaient réussi et ceux qui n'avaient pas réussi, j'acquis ainsi une grande expérience de ce qu'il fallait ou ne fallait pas faire pour construire un bon avion. »

Marcel Dassault, *Le Talisman*, p. 44-45.