

La naissance de *l'Ouragan*

Ce texte est la transcription d'une interview par le SHAA en 1987 du général Georges Grimal (X-29), chef du BPM (Bureau des Programmes de Matériels) de 1947 à 1950. La rencontre qu'il relate eut probablement lieu début 1948 et elle fut importante pour le développement en France du premier chasseur à réaction opérationnel.

Un jour, j'appris que Marcel Dassault voulait me voir. Il est venu et, en tête-à-tête, me dit ceci :

« Vous vous êtes mal débrouillés dans l'Armée de l'air : vos programmes, le SO 6020¹... »... « ne marcheront pas pour des raisons techniques... » Et il poursuivit avec son accent inimitable : « Pour faire un avion à réaction, il faut partir du dernier avion à hélice que vous ayez ; c'est moi qui l'ai fait »... c'était le Bloch 150. « À partir de cette cellule, il faut mettre un moteur à réaction comme ça »... et il

commença à dessiner... « faire une entrée d'air ici »... Puis il ajouta... « Et puis vous, l'état-major, définissez-moi le minimum d'armement que vous voulez, mais le minimum minimorum : il ne faut pas s'encombrer de difficultés au départ. Par la suite, vous verrez, mais au départ... » Alors, j'ai demandé à réfléchir une journée, et nous nous sommes revus le lendemain.

C'est ainsi qu'est né *l'Ouragan*, dessiné à partir du Bloch 150, avec un moteur Nene puisqu'on avait opté pour ce moteur de Rolls Royce, avec l'armement minimal et la radio minimale. Il serait entendu que Dassault le ferait à ses frais en catimini, mais que moi - ce sont des choses que l'on ne formule même pas et qui vont de soi - il me fallait veiller à ce que l'état-major, pendant ce temps, ne se mette pas à prendre une licence douteuse, ni ne se laisse embarquer dans une autre voie. Il fallait laisser le champ libre à cet avion Marcel Dassault, cet *Ouragan*, pour qu'il voie le jour et puisse être jugé sur les plans national puis international, Marcel Dassault ayant mis les bouchées doubles pour le faire, et à ses frais.

Ainsi fut fait. Et très vite, l'opinion française passa du pessimisme le plus noir à l'optimisme le plus incontrôlé, lorsqu'il y a eu un avion français qui volait, et qui volait bien.

SHAA : Il faut essayer de remettre pour les auditeurs, les dates en mémoire. Vous avez parlé du SO 6020 ; c'était 1946 ?

Georges Grimal : Oui

SHAA : et *l'Ouragan* a volé en 1951, je crois.

GG : Non, il a du voler en 1948 ou 1949 ; il a volé un an après avoir été dessiné².

SHAA : Dans l'intervalle, on a acheté beaucoup de Vampire

GG : Oui. La commande des Vampire : à ce moment, il était évident qu'il nous fallait un avion, étant donné les échecs du 6020. Mais la li-



MD 450 Ouragan.

SHD Air

cence du Vampire, ou du Meteor qui a été envisagé, ne portait pas à conséquence et n'empêchait pas une création d'un avion français : c'était une bonne solution transitoire. Pendant ce temps, *l'Ouragan* se construisait.

Je ne me rappelle pas de la date de son premier vol, mais très vite, et même avant qu'il ne vole, quand on a su qu'on le développait, qu'il aurait telle ou telle capacité, il y a eu des conférences difficiles avec les Anglais, qui voulaient nous faire prendre d'autres mesures qui

finalement auraient torpillé *l'Ouragan*. Il fallut se défendre et affirmer que c'était l'avion qui nous convenait.

SHAA : Alors, qui prenait les décisions à l'état-major ?

GG : Et bien, le général Léchères était Chef d'état-major et le général Fay, Major général. Mais à ce moment-là, l'affaire n'était pas encore à leur échelon. Elle était au niveau de la Direction technique qui avait su au bout d'un certain temps, que Dassault faisait cet *Ouragan* à ses frais. À l'échelon de Louis Bonte, nous étions convenus qu'on laisserait Dassault faire, qu'il y avait là une belle carte qu'il fallait laisser mûrir. Quand elle fut prête, il y a eu des attaques anglaises et américaines car il n'était alors pas douteux que bon nombre d'intérêts étaient de tuer l'oiseau dans l'œuf. Au cours d'une conférence interalliés, on avait posé la question : est-ce que vraiment l'état-major français pense que *l'Ouragan* soit un avion acceptable ? Et le général Fay, sur mon action pressante, avait envoyé un télégramme affirmant : « Oui, c'est un avion parfait ». Et ceci avait coupé court à la discussion.

SHAA : Il fallait quand même s'appuyer sur le moteur Nene.

GG : Oui, bien sûr, le moteur Nene avait été choisi, avec raison. Il fallait que la France dispose d'un moteur. On avait pris la licence du Nene, fabriqué par Hispano. Mais ces programmes étaient très liés et avaient des retombées rapides sur le plan industriel et sur le plan international. Moi-même, j'avais parfaitement conscience, après mon séjour aux Programmes de Matériels avant la guerre, du fait que la technique française et l'Armée de l'air avait partie liée, et qu'on ne pourrait refaire une industrie qu'avec la complicité, si j'ose dire, de l'Armée de l'air, et inversement, que l'Armée de l'air tirerait grand bénéfice auprès de l'opinion à avoir une industrie française brillante. ■

1- N.D.L.R. : Programme de mars 1946, difficultés principales : excès de poids et entrée d'air trop près du sol.

2- N.D.L.R. : Le SO 6020 *Espadon* a fait son premier vol le 12 novembre 1948 et *l'Ouragan* le 28 février 1949.