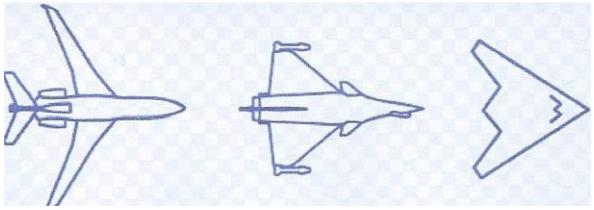

LES DASSAULT : LA PASSION DE L'AVIATION

Alain JUNCHAT

Marcel Bloch est né le 22 janvier 1892 à Paris. Fils de médecin, dernier d'une famille de quatre enfants, il se passionne dès son jeune âge pour les nouveautés technologiques et, notamment, l'électricité.
Puis « un jour, en récréation, dans la cour de l'école il faisait très beau, j'ai levé les yeux vers le ciel et j'ai vu le Wilbur Wright du comte de Lambert doubler la tour Eiffel pour la première fois. Je n'avais jamais vu d'avion et j'ai compris que l'aviation était entrée dans mon esprit et dans mon cœur ».
Après ses études secondaires, il entre à l'école d'électricité Breguet puis intègre l'école supérieure d'aéronautique nouvellement créée dont il sort diplômé en 1913.
Sa contribution à l'aéronautique française débute lors de la Première Guerre mondiale. Versé au laboratoire d'aéronautique de Chalais-Meudon, il met son talent d'ingénieur au service de la France en créant une hélice baptisée ECLAIR (1916) et un biplace de chasse, le SEA IV(1918) en collaboration avec Henry Potez et Louis Coroller.
Marcel Bloch se marie en 1919. Il aura deux enfants : Claude et Serge. Après un intermède au cours des années vingt au cours duquel il se consacre à la construction de mobilier et à l'immobilier, dans une moindre mesure à la carrosserie automobile, il revient à l'aviation en formant une nouvelle équipe en 1930.
« Un jour, ou plutôt un soir, me trouvant au Bourget, je vis arriver Lindbergh sur le Spirit of Saint Louis qui venait de traverser l'Atlantique. j'ai compris alors qu'il y avait quelque chose de changé dans l'aviation et que l'aviation civile allait naître. Comme l'avion de Wilbur Wright m'avait conduit à l'aviation, le Spirit of Saint Louis m'y a ramené. »
Sa Société est nationalisée par le Front Populaire en 1936. Ses usines et son bureau d'études intègrent la Société nationale des constructions aéronautiques du Sud-Ouest (SNCASO) dont il est nommé administrateur délégué.
Le 12 décembre de la même année, il crée la Société anonyme des avions Marcel Bloch (SAAMB) qui gère les droits de licences des avions Bloch d'avant la nationalisation et construit des moteurs puis des hélices.
Lorsque la Deuxième Guerre mondiale éclate Marcel Bloch est interné par le gouvernement de Vichy. Il refuse de collaborer avec l'envahisseur et, après avoir connu avec sa femme et ses enfants le fort de Montluc à Lyon puis le camp de Drancy, il est déporté à Buchenwald durant huit mois.
En 1945 à 53 ans, pourtant paralysé par une maladie post-diphtérique, il reprend ses activités aéronautiques.

En 1947 tandis que Marcel travaille sur de nouveaux projets Serge est en classe préparatoire au lycée Janson-de -Sailly. Son objectif est d'entrer à Polytechnique. Il est reçu à Centrale mais échoue au concours de l'X. Il change de lycée et fait une nouvelle année de prépa. Cette fois il sera reçu à Polytechnique. Il choisit Sup Aéro comme école d'application et intègre le corps des ingénieurs militaires de l'Air.
A une fête de Sciences Po il rencontrera sa future femme. En 1951, diplômé, marié, père d'un premier fils Olivier, il accepte d'entrer dans la société de son père.

Il sera dans un premier temps affecté au bureau d'études où il dessinera des éléments de Mystère IV.
Quelques temps après il passera au bureau d'études prototypes où il verra comment son père travaille.

Pour oublier la période noire de la guerre, Marcel Bloch et sa famille décident de changer de nom. Reprenant le pseudonyme porté par son frère, le général Paul Bloch, dans la Résistance, il devient Marcel Dassault en 1949.
C'est sous son nouveau nom que l'aviation à réaction lui apporte la reconnaissance internationale de son génie.
Le MD 450 OURAGAN (1949) est le premier avion à réaction de l'armée de l'Air Française. Il réalise les premières percées à l'exportation (Inde, Israël). Le MYSTERE IV(1954) consacre la reconnaissance du savoir-faire de sa société lorsque que les États-Unis commandent 225 appareils dans le cadre d'un accord de l'OTAN.
En 1955 ayant acquis une expérience technique dans les bureaux d'études Serge Dassault demande de suivre les essais en vol du Mystère IV N. Il deviendra ingénieur d'essais et après quelque temps son père accepte de lui confier le poste le plus délicat et prestigieux de la Société, celui de directeur des essais en vol.
La notoriété de Marcel Dassault est également due à sa participation au développement de la force nucléaire stratégique française, décidée par le gouvernement français. Il construira le MIRAGE IV, premier bombardier stratégique français. Ce sera l'un des deux premiers avions au monde à soutenir Mach 2 pendant au moins ½ heure.
Les relations entre Marcel et Serge qui étaient surtout des relations de travail vont se dégrader lors des déménagements des centres d'essais parisiens. Ne supportant que son fils ait des idées divergentes par rapport aux siennes il écartera Serge de la conception des nouveaux aéronefs. Tout en continuant de diriger les essais en vol Serge commencera à s'intéresser à l'exportation.
Marcel Dassault aime également les avions civils de qualité. Une fois encore les États-Unis apportent la consécration à un produit de la société puisque c'est la Pan Am, démarchée par Serge, qui sera la première à commander l'avion d'affaires Mystère 20 renommé pour les circonstances par un nom plus adapté au marché américain : FALCON.

Conscient de l'importance de l'électronique au profit de l'aéronautique, Serge conseille son père d'embaucher un de ses amis sup'élec. A partir des années 50 Marcel Dassault construira des radars de pointe avant et des dispositifs de contre-mesures. En 59 Dassault étudie les premiers auto-directeurs (têtes chercheuses) pour les missiles de ses avions. En 1962 est créé EMD Électronique Marcel Dassault. En 63 Serge est écarté des avions et devient directeur puis PDG d'EMD qui deviendra Électronique Serge Dassault (ESD).

En 1970 la France exprime le besoin de posséder un intercepteur lourd. C'est le MIRAGE 2000 qui sera retenu . Il sera vendu à 8 pays.

Puis ce sera le RAFALE, avion multirôle qui remplacera tous nos avions en fin de vie. Il sera pendant encore de nombreuses années l'avion unique de la France.

Marcel et Serge Dassault ont eu chacun la passion de l'aéronautique.

C'étaient des travailleurs acharnés. Ils sont morts tous les deux au travail l'un à 94 ans l'autre à 93 ans.

C'étaient d'excellents ingénieurs ayant une vision sur l'avenir et la fibre entrepreunoriale. L'un et l'autre avaient la volonté de créer. Tous les deux ont traversé des épreuves : guerres mondiales, antisémitisme, prison, déportation, tentative de nationalisation.

Pourtant :

- ils ne voulaient pas partager la gouvernance de leur entreprise,
- ils ne se fiaient qu'à leur intuition de crainte de perdre leur indépendance
- ils pensaient que leurs enfants n'avaient pas les qualités suffisantes pour gouverner.

A travers eux c'est toute l'histoire de l'aéronautique française qu'ils nous ont laissé depuis sa création jusqu'à maintenant.