

Le chasseur d'Air Inter.

Fin des années soixante, le créneau des court et moyen courriers est en pleine expansion.

Pour concurrencer le Boeing 737 et répondre au mauvais tour joué à Sud-Aviation par l'Américain Douglas avec le DC9 (copie conforme de la Caravelle), Marcel Dassault et le gouvernement français lancent le programme "Mercury".

Par Frédéric Béniada.

Bien avant Airbus, "Mercury" est le premier grand projet européen de coopération aéronautique civile. À l'époque, Dassault n'est pas en mesure, pour des questions de coûts exorbitants, de développer seul cet avion. Il décide de s'associer avec plusieurs constructeurs européens. L'Espagnol CASA fournit l'avant du fuselage, le Belge ADAP les ailerons, et l'Italien FIAT, la queue du fuselage avec les empennages. Fort de son savoir-faire dans le domaine militaire, Dassault applique à l'avion civil une technologie de pointe. Des outils de calcul très modernes pour l'époque sont mis en œuvre pour le développement de la voilure. Le prototype du "Mercury 100" effectue son premier vol à Mérignac le 28 mai 1971.

Quatre jours plus tard, il est présenté au salon du Bourget. Début 1972, Air Inter commande dix appareils. Ce furent les seuls. Malgré l'intérêt accordé par plusieurs compagnies aériennes américaines, le programme ne démarre pas. Le "Mercury" est victime du choc pétrolier, des dévaluations du dollar, d'une inflation en Europe plus forte qu'aux États-Unis, qui favorise Boeing et Douglas, et surtout de ses moteurs. En effet, les Pratt et Whitney qui équipent l'avion sont relativement anciens, ils sont bruyants et consomment trop. La chaîne de montage est arrêtée le 19 décembre 1975. Mais sous les couleurs d'Air Inter, le "Mercury" vole jusqu'en avril 1995. Au total, les "Mercury" ont effectué 360 000 heures de vol, transporté 44 millions de passagers sans accident et avec un taux de régularité de service exceptionnel de 98%. Aujourd'hui, lorsque l'on interroge les anciens pilotes d'Air Inter, ils parlent du "Mercury" avec beaucoup de respect et une grande nostalgie.

L'avion, construit avec l'esprit Dassault, avait d'ailleurs été surnommé au sein de la compagnie intérieure "le chasseur d'Air Inter". Le "Mercury" fut aussi le premier avion de transport civil à être piloté par un équipage entièrement féminin.

Production : Dassault avait vu grand.

Afin de faire face aux prévisions de production en grande série du "Mercury", le constructeur aéronautique crée, à la demande de la DATAR, quatre nouvelles usines : Seclin (Nord), Martignac (Gironde), Istres (Bouches-du-Rhône) et Poitiers (Vienne).

Mais au final, seuls douze appareils sont construits, deux prototypes et dix avions de série pour Air Inter. Un de ces "Mercury" est toujours exposé au musée du Bourget.

Caractéristiques techniques du Mercury.

- ▶ Longueur : 34,84 m.
- ▶ Envergure : 30,55 m.
- ▶ Hauteur : 11,35 m.
- ▶ Masse à vide : 31,8 t.
- ▶ Masse maximale au décollage : 56,5 t.
- ▶ Motorisation : 2 réacteurs Pratt et Whitney JT8D-15 d'une poussée de 7 t chacun.
- ▶ Capacité maximale : 134 à 155 passagers.
- ▶ Vitesse de croisière : 870 km/h.
- ▶ Plafond pratique : 12 000 m.
- ▶ Distance franchissable : 1 700 km.
- ▶ Classement acoustique : chapitre II

