

Un Mystère 20 détruit un Mig Pakistanais



Le Pakistan a été un excellent client de Dassault. Ce pays a acheté 96 Mirage neufs plus 184 d'occasion. Le premier contrat, Blue Flash A, a été signé le 5 décembre 1966 pour 24 Mirage III, suivi le 30 juin 1970 du contrat Blue Flash 1A pour 30 Mirage III / V.

Depuis octobre 1968, Dassault cherche également à placer un Mystère 20 au Pakistan, pour le remplacement du Fokker F-27 de transport gouvernemental, pour l'entraînement des pilotes de la PIA ou pour le remplacement du DC-3 de calibration. Le concurrent Hawker 125 est également sur les rangs, à un prix défiant toute concurrence : 850 000 \$ avec un crédit de 90 % de la somme à 6 % l'an, alors que le Mystère 20 est à 1 400 000 \$. Le Pakistan souhaite remplacer le F-27 par un Fokker 28, mais manque de devises pour le payer.

Le Mystère 20E n° 277 / 501 est finalement acheté le 21 août 1972 pour 9 MF, plus 5 MF de rechanges. La facture totale se monte à 14,8 MF, payable à raison de 15 % à la signature, 15 % quatre mois plus tard et 70 % à la livraison qui doit intervenir en janvier 1973. L'appareil effectue son premier vol le 18 décembre 1972 et est remis à la Pakistan Air Force le 27 décembre, avec le code J-753 et l'indicatif AP-TVC.



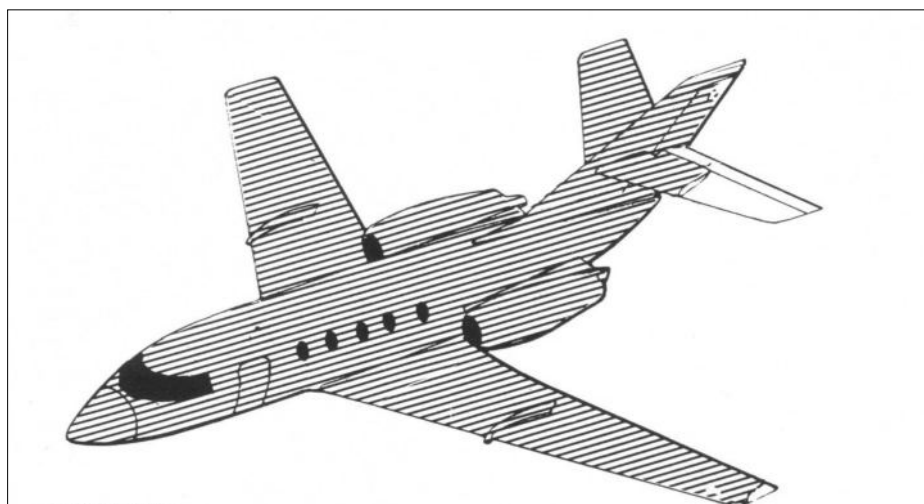
Après avoir acheté des chasseurs aux Etats-Unis (210 F-86 Sabre, 12 Lockheed F-104) le Pakistan subit un embargo à la suite de l'affrontement de l'Inde de septembre 1965 et se tourne vers la France. L'Union Soviétique équipant l'Inde en chasseurs Mig, le Pakistan achète également des copies chinoises de Mig 19, le Shenyang F-6 (62 exemplaires plus 112 construits sous licence entre 1961 et 1970), des Nanchang A-5 (163 exemplaires entre 1981 et 1990) et des Chengdu F-7 / Mig 21 (95 exemplaires entre 1986 et 1990).



Au total, le Pakistan a reçu 432 chasseurs chinois d'origine soviétique. Lors de l'été 1983, ce pays va perdre un de ces chasseurs dans une collision en plein vol avec le Mystère 20 n° 277.

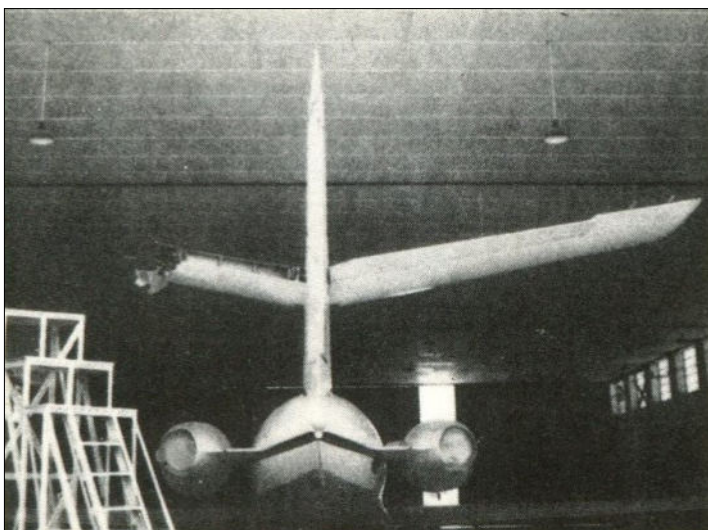


Le Mystère 20 est en descente à 250 nœuds / 465 km/h, sans doute en IMC car il percute un « Mig » dont le pilote s'éjecte. L'extrémité de l'aile gauche du Mystère est déchirée, le bord d'attaque et le caisson de voilure endommagés. Les deux tiers du stabilisateur gauche et la gouverne de profondeur correspondante sont arrachés, le gouvernail de direction est percé ... En évitant de sortir les becs de voilure, le pilote du Mystère 20 se pose sans problème. Il est réparé en quinze jours !



*Les zones endommagées du
Mystère 20-277 en blanc*

Les pakistanais ne se vanteront pas de cet accrochage, peu glorieux pour leur armée de l'Air, et Dassault ne pourra qu'exploiter cette image anonyme du Mystère 20 J-753, contribuant à la réputation de solidité de l'appareil, qui sera à nouveau victime d'un atterrissage dur en novembre 1985 et sera à encore une fois réparé et remis en service.



Le J-753 sera repeint au début des années 1990, puis tout blanc en 2009 :



En 2010, le J-753 est transformé en avion d'écoute électronique, rejoignant les Mystère 20F n° 468 et 469 reçus pour cet usage en novembre 1985. Il est équipé de six postes d'opérateurs de systèmes fournis par l'allemand Rohde & Schwartz et par l'italien Finmeccanica. Il est baptisé « Mir » et appelé « Blinders » :

