

Le Mirage 5 fut développé par Dassault Aviation sur base de la cellule éprouvée du Mirage III. Il avait une avionique simplifiée et donc un coût de reviens moins élevé. Le Mirage 5 était avant tout destiné à l'exportation.

Le premier vol eut lieu en mai 1967. Cherchant un successeur à son Mirage IIIC, Israël passa rapidement une commande. Toutefois, celle-ci fut annulée suite à un embargo décrété par le Gouvernement Français de l'époque sur les ventes d'armes à Israël.

A ce moment, la Belgique devait prendre une décision quant au remplacement de ses vénérables F-84F et RF-84F. Outre le Mirage 5, le SAAB Draken suédois et le Douglas Skyhawk américain étaient en lice pour l'obtention de ce marché portant sur une commande totale de cent six appareils. Le choix se porta finalement sur l'avion français, originellement destiné à Israël, après négociations sur une réduction des coûts, l'utilisation d'une avionique américaine ainsi que des compensations économiques. C'est ainsi qu'à l'exception des trois premiers avions de pré-série construits chez Dassault, l'entièreté de la commande fut assemblée en Belgique par les sociétés S.A.B.C.A / SONACA et FN.

L'appareil de pré-série MA 01 fit son premier vol le 06 mars 1970. Redésigné BA 01, il fut livré à la Force Aérienne Belge le 29 juin de la même année. Les versions biplaces MD 01 et reconnaissance MR 01 suivirent et furent respectivement redésignées BD 01 et BR 01. Initialement, ces trois appareils étaient entièrement métal naturel mais furent peints avant leur entrée en unité. Sur les cent six appareils construits, il y avait soixante-trois BA, seize BD et vingt-sept BR.

Les Escadrilles commencèrent à être dotée de leur nouveau matériel à partir de 1970. Le 3<sup>e</sup> Wing de Bierset perçut le premier ses Mirage qui allèrent équiper la 1<sup>e</sup> Escadrille (Mirage BA) ainsi que la 8<sup>e</sup> Escadrille (Mirage BD). Vint ensuite le 2<sup>e</sup> Wing stationné à Florennes avec la 2<sup>e</sup> Escadrille (Mirage BA). Finalement, en 1971, la 42<sup>e</sup> Escadrille RECCE, également établie à Florennes, passa sur Mirage 5 BR.

Mais la fin était programmée. En 1987, la 2<sup>e</sup> escadrille laissa ses Mirage pour passer sur F-16 et en 1989, ce fut le tour de la 1<sup>e</sup> Escadrille. Pendant ce temps, la 42<sup>e</sup> Escadrille rejoignait la base de Bierset avec ses BR où elle demeura jusqu'à la fin. Tous les Mirage alors encore en service à la 1<sup>e</sup> Escadrille furent versés à la 8<sup>e</sup> Escadrille où ils poursuivirent leur carrière opérationnelle jusqu'en 1992 après un dernier baroud d'honneur avec leur participation à l'opération « Desert Storm » et plus de vingt ans de carrière.

A leur entrée en service, tous les Mirage reçurent un camouflage type Vietnam, composé de deux tons de vert et beige sur le dessus, gris très clair en dessous. Bien que le schéma de camouflage fusse identique pour tous les appareils (BA, BR ou BD), celui-ci pouvait varier sensiblement d'un avion à l'autre. Ce schéma resta en service jusqu'en 1981. Tous les appareils furent alors entièrement camouflés dessus et dessous.

Il était prévu que la vie opérationnelle des Mirage 5 soit prolongée pour servir au-delà de l'an 2000. Le programme MIRSIP (Mirage Safety Improvement Program) portait en effet sur une modernisation de la partie électronique de l'avion ainsi que du cockpit. Malheureusement, pour des raisons budgétaires, les Mirage 5 furent bien modernisés...mais pour être revendus au Chili.

1e Escadrille(*)	2e Escadrille	8e Escadrille
03 BA 03	01 et 02 BA 01 et BA 02	201 à 216 BD 01 à BD 16
05 à 10 BA 03 à BA 10	04 BA 04	
12 BA 12	11 BA 11	
15 BA 15	13 et 14 BA 13 et BA 14	
17 BA 17	16 BA 16	
19 BA 19	18 BA 18	
21 à 23 BA 21 à BA 23	20 BA 20	
25 BA 25	24 BA 24	
28 à 42 BA 28 à BA 42	26 et 27 BA 26 et BA 27	
44 à 49 BA 44 à BA 49	43 BA 43	
51 BA 51	50 BA 50	
55 BA 55	52 et 53 BA 52 et BA 53	
56 BA 56	57 et 58 BA 57 et BA 58	
59 à 63 BA 59 à BA 63		
		<b>42e Escadrille</b>
		301 à 327 BR 01 à BR 27

(\*) Jusqu'en 1989

NOTE : Le tableau ci-dessus est fourni à titre indicatif et ne tient pas compte des avions retirés du service à la suite de différentes causes (accident ou autre)

Sources :

- Belgian Military Aviation 1945-1977 – Paul A. Jackson - Midland Counties Publications.
- History of the Belgian Air Force (1910 – 1990) – John Pacco – JP Publications.
- La Force Aérienne – Lannoo.