

Le 13 juillet 1972, le pilote d'essai Jean-Marie Saget fait décoller pour la première fois le Mirage G8 02 depuis la base d'Istres. Cet appareil monoplace constitue le second et dernier prototype du programme Mirage G8, point d'aboutissement des recherches menées par Dassault sur les avions de combat à flèche variable. Aucun appareil de série n'en sortira, mais l'avion laissera derrière lui un record de vitesse européen toujours invaincu.

Au milieu des années 1960, la géométrie variable apparaît comme une solution prometteuse pour concilier des exigences contradictoires : vitesse élevée en configuration ailes repliées, distances de décollage et d'atterrissage réduites en configuration ailes déployées. En 1964, l'État confie à Dassault l'étude d'un avion de ce type destiné à l'Armée de l'air et à l'Aéronautique navale. Le constructeur développe d'abord le Mirage III G, un démonstrateur dérivé de la cellule du Mirage F2 et propulsé par un réacteur américain Pratt & Whitney TF306. Cet appareil vole pour la première fois le 18 novembre 1966 et dépasse Mach 2 trois semaines plus tard. Il effectue plus de 300 vols d'essais, certains avec des pilotes américains aux commandes, avant d'être détruit le 13 janvier 1971 dans un accident causé par la défaillance d'un servomécanisme électrique ; son pilote, Jean Coureau, parvient à s'éjecter.

Entre-temps, le 15 septembre 1967, l'étude d'un biréacteur à flèche variable est confiée à l'équipe dirigée par Jean-Claude Brabant. Deux prototypes biplaces, désignés Mirage G4 et motorisés par deux Snecma Atar 9K50, sont commandés en 1968. L'Armée de l'air leur assigne d'abord une mission de pénétration à basse altitude avec capacité d'emport d'armement nucléaire ou classique. Mais les besoins évoluent une nouvelle fois avant l'achèvement des appareils : l'état-major souhaite désormais un intercepteur monoplace, moins coûteux et potentiellement exportable. Le programme G4 est abandonné fin 1968 et les deux cellules en construction sont reconverties sous la désignation Mirage G8.



Deux prototypes aux configurations distinctes

Le premier prototype, issu du G4 01, conserve sa configuration biplace et devient le Mirage G8 01. Il effectue son premier vol à Istres le 8 mai 1971, avec Jean-Marie Saget aux commandes. Dès son quatrième vol, le 13 mai, il atteint Mach 2,03 avec les ailes repliées à 70 degrés, et se pose à 219 km/h, illustrant l'étendue du domaine de vitesses que permet une voilure à flèche variable associée à des dispositifs hypersustentateurs développés. Après correction d'un problème de stabilité longitudinale à basse vitesse par modification des volets et des becs, l'appareil est transféré au Centre d'essais en vol en octobre 1972 et totalise plus de 200 vols jusqu'en juillet 1973.

Le second prototype, dérivé du G4 02 alors en cours de construction, est transformé en monoplace par suppression de la place arrière, occupée par des équipements. Désigné Mirage G8 02, il reçoit un système d'armes simplifié dérivé de celui du Mirage F1, complété par le système de navigation du Mirage III Milan. C'est cet appareil que Jean-Marie Saget fait voler pour la première fois le 13 juillet 1972 à Istres. Les deux prototypes restent propulsés par deux Atar 9K50 d'environ 7 200 kgp chacun avec postcombustion ; les Snecma M53, prévus pour les

appareils de série, ne seront jamais montés.

Un record de vitesse toujours détenu

Le 13 juillet 1973, un an jour pour jour après son premier vol et lors de son 74^e vol, le Mirage G8 02 piloté par Jean-Marie Saget atteint Mach 2,34 à environ 12 400 mètres d'altitude, la vitesse la plus élevée jamais atteinte par un avion conçu en Europe occidentale. L'appareil accélérât encore, l'un des deux moteurs fonctionnant en postcombustion réduite, et a ensuite maintenu Mach 2 pendant une vingtaine de minutes. Ce record n'a jamais été battu depuis.

Le programme n'ira pas plus loin. Jugée coûteuse et mécaniquement complexe, la formule de la géométrie variable est écartée au profit d'une aile fixe en flèche pour le projet d'Avion de combat futur (ACF), dérivé du G8 et motorisé par deux M53. L'ACF est lui-même abandonné en décembre 1975 pour des raisons de coût, au profit du futur Mirage 2000. Le Mirage G8 02 effectue son dernier vol le 22 novembre 1974, après environ 125 vols.

Le Mirage G8 01 est aujourd'hui exposé au musée de l'Air et de l'Espace du Bourget. Le G8 02, après avoir servi de banc d'essais et de simulateur à Salon-de-Provence, est conservé en partie (tronçon central avec sa voilure et cabine) au Musée européen de l'aviation de chasse de Montélimar-Ancône. Jean-Marie Saget, qui aura assuré les premiers vols des deux prototypes et le vol record, a poursuivi sa carrière chez Dassault jusqu'en 1989, participant notamment aux programmes Mirage F1, Alpha Jet et Mirage 4000. Il est décédé le 20 mars 2020 à l'âge de 91 ans.