

MiG-25 Foxbat

Autor(en): **Vautravers, Alexandre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2017)**

Heft [1]: **Numéro Thematique Aviation**

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-781628>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



La face menaçante et carrée du MiG-25, immense, contraste avec la plupart des avions-fusées de son temps, à l'image des MiG-21 ou Su-9 beaucoup plus légers.

Aviation

MiG-25 Foxbat

Lt col EMG Alexandre Vautravers

Rédacteur en chef, RMS+

Le MiG-25 *Foxbat* a volé pour la première fois en 1964. Il devait répondre au développement aux USA du B-58 et du B-70, sans parler du SR-71 – des bombardiers et plateformes de reconnaissance stratégiques capables de dépasser de deux, voire trois fois la vitesse du son. Le *Foxbat* a été développé en deux versions principales: un chasseur monoplace (P), une version de reconnaissance (R) aux performances encore plus élevées, ainsi que deux versions biplaces pour l'entraînement (U).

Le MiG-25P était destiné à l'interception à haute vitesse et haute altitude. Ses moteurs Tumansky R-15 étaient capables de fournir 8'200 kgp à sec et jusqu'à 11'200 kgp avec postcombustion. En raison de la chaleur extrême subie, l'appareil a dû être construit en acier inoxydable – moins cher que le tungstène préféré par les Américains à la même époque.

L'appareil est énorme: 19,75 mètres de haut pour une envergure de 14,01 mètres. Il pèse 20 tonnes à vide et jusqu'à 36,72 tonnes à pleine charge. Il peut atteindre 20'700 mètres d'altitude, voire 24'400 pour la version de reconnaissance. L'appareil était capable d'atteindre Mach 3,2 – mais était officiellement limité à Mach 2,83.

Le *Foxbat* ne dispose pas de canon. Il est cependant doté d'un radar à longue portée, capable de repérer un but à 100 km de distance et de le suivre à 60 km. Le tir des engins guidés R-40 *Vympel* peut être entièrement automatique, déclenché depuis le sol – dans le cadre d'un système de défense sol-air intégré dénommé *Ouragan*. Baptisé AA-6 *Acrid* au sein de l'OTAN, quatre engins pouvaient être emportés sous les ailes du MiG-25, deux guidés par radar et les deux autres dotés de détecteurs thermiques/infrarouges. Leur portée pratique pouvait atteindre 50 à 80 km en fonction de l'altitude. L'engin pèse 475 kg et emporte une charge explosive de 38 ou de 100 kg, déclenchée par une fusée de proximité. Dans les procédures

des Forces aériennes soviétiques (PVO), l'interception devait s'effectuer en tirant d'abord un missile à guidage infrarouge, puis un second à guidage radar – de manière à éviter que le moteur du second ne gêne le premier et garantir la plus haute probabilité de toucher la cible.

Passage à l'Ouest

Le 6 septembre 1976, le lieutenant Viktor Belenko, des PVO, a fait défection avec son MiG-25P et a atterri sur l'aéroport japonais de Hakodate. L'appareil a ensuite été remis aux Américains, qui ont donné au pilote l'asile politique. L'avion en lui-même a dû être rendu, mais après avoir été désassemblé et examiné de manière très détaillée. L'Ouest a ainsi pu gagner la connaissance des fréquences radar et IFF des chasseurs soviétiques.

Deux nouvelles versions sont alors développées : le MiG-25 PD et BM. Le premier est un chasseur disposant d'un radar amélioré, capable de détecter des buts à moins de 5'000 mètres d'altitude. Le second est un appareil destiné à neutraliser les radars adverses, construit seulement à une quarantaine d'exemplaires. Au total, 1'186 MiG-25 de tous modèles ont été produits.

Le *Foxbat* a été exporté en Algérie où 13 appareils sont toujours en service, en Syrie où 2 appareils sont encore en état de voler; la Syrie a reçu 16 MiG-25PD, 8 RB et 2 PU biplaces. L'Arménie, la Bulgarie le Belarus, l'Inde, l'Irak, la Géorgie, le Kazakhstan, la Libye, la Russie, le Turkménistan et l'Ukraine ont également engagé ces appareils.

En combat aérien, un MiG-25PD syrien aurait abattu un F-15 israélien le 29 juin 1981. Un appareil irakien a abattu un F/A-18 C de l'US Navy le 17 janvier 1991, le premier jour de l'opération DESERT STORM.

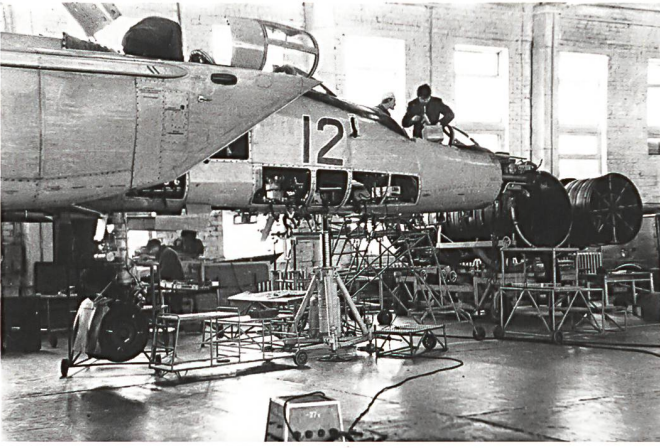


Ci-dessus : La version de reconnaissance du MiG-25RB, aux couleurs de la 2^e escadrille du 47^e régiment de reconnaissance de la Garde (GvORAP). Cette version pouvait emporter des bombes, qui auraient pu être larguées à haute altitude, à une distance de près de 40 km de leur cible. Ainsi larguées, ces dernières auraient été supersoniques en touchant le sol et auraient pu pénétrer 30-40 mètres de terre.



Ci-dessous : Deux appareils armés, durant la guerre froide, emportant quatre missiles air-air R-40 /AA-6 à longue portée.





En haut gauche: Entretien d'un biplace MiG-25PU. Il faut 24 heures pour préparer un appareil au vol, ce qui implique des coûts d'exploitation considérables.

En haut droite: La version de reconnaissance peut être équipée de réservoirs supplémentaires pour augmenter son rayon d'action. Le réservoir ventral peut emporter 5'280 litres supplémentaires.

Ci-contre: Préparation au vol d'un MiG-25PB algérien.

Le poste de pilotage du MiG-25 dispose de peu de visibilité. La navigation et même le lancement des missiles est très largement automatisé et peut être contrôlé depuis le sol.

