

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2017)
Heft: [1]: Numéro Thematique Aviation

Artikel: MiG-25 Foxbat
Autor: Vautravers, Alexandre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-781628>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

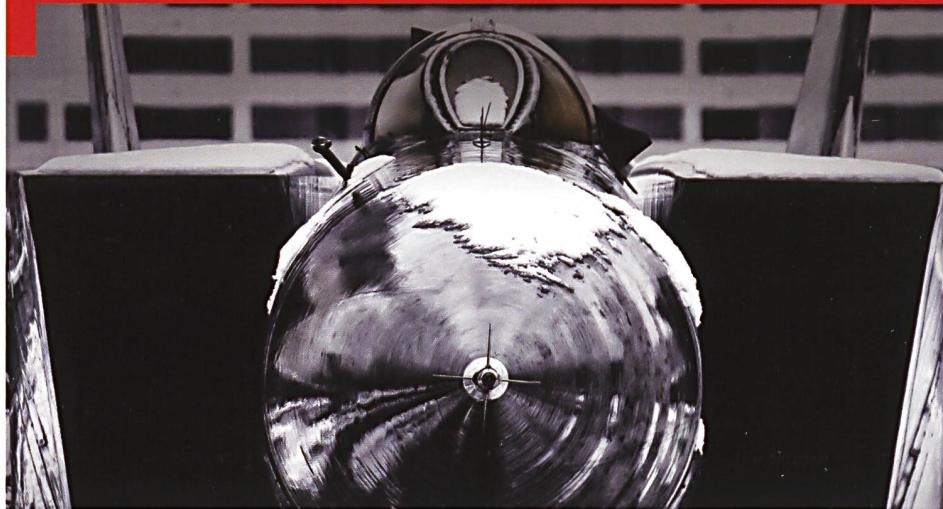
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



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 gène 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.

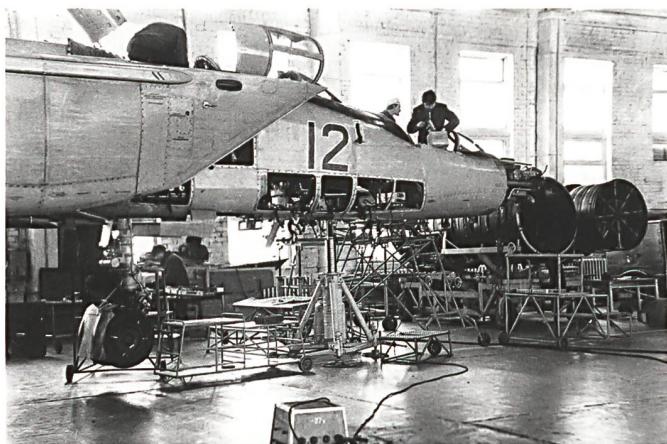


Ci-dessus : La version de reconnaissance du MiG-25RB, aux couleurs de la 2^e escadrille du 47^e régiment de reconnaissance de la Garde (GvORAP). Cette version pouvait emporter des bombes, qui auraient pu être larguées à haute altitude, à une distance de près de 40 km de leur cible. Ainsi larguées, ces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

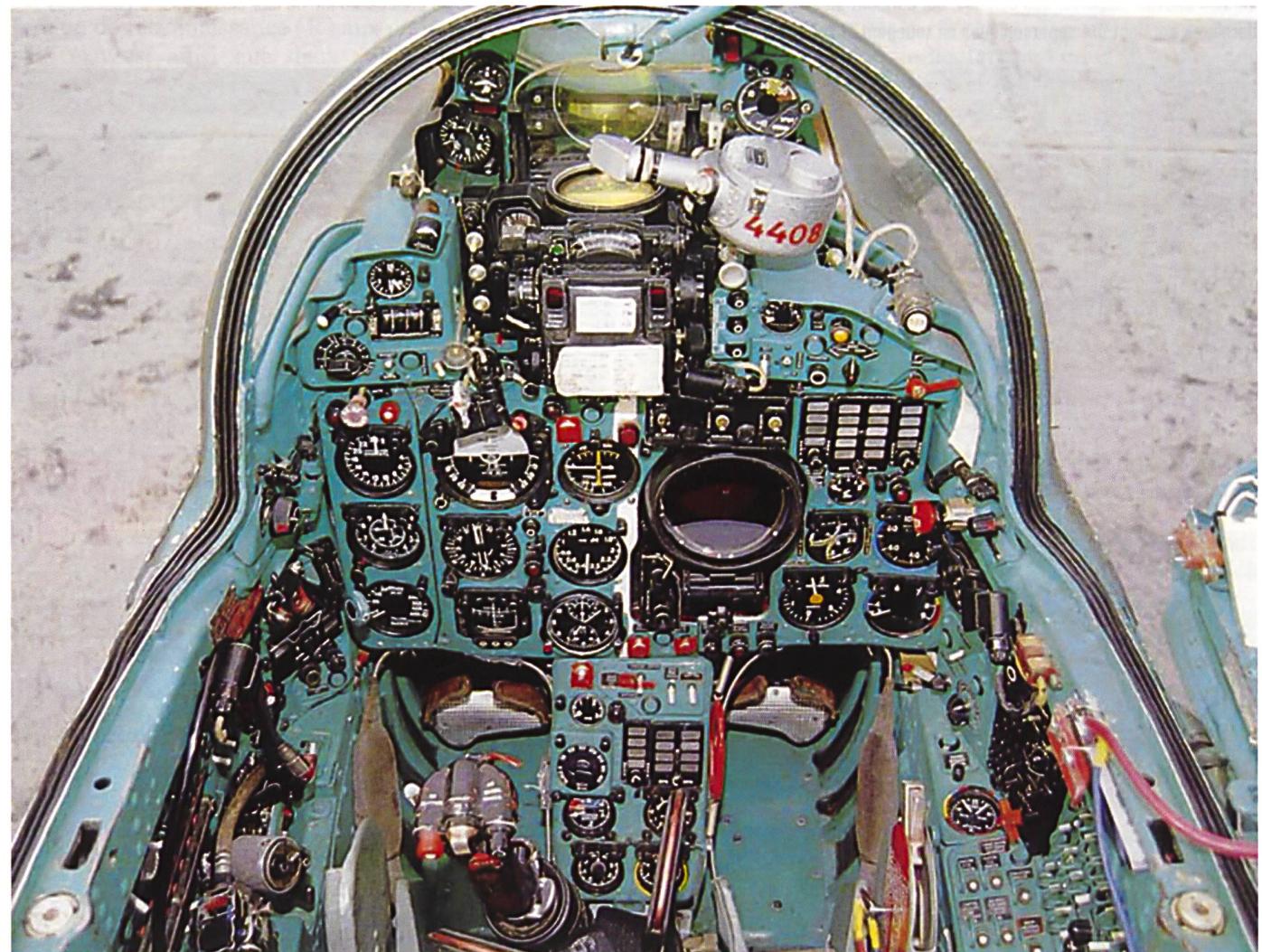


Ci-dessous : Deux appareils armés, durant la guerre froide, emportant quatre missiles air-air R-40 /AA-6 à longue portée.





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.



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 droit: 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.