

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2018)
Heft: 2

Artikel: Avions d'attaques russes
Autor: Vautravers, Alexandre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-823341>

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

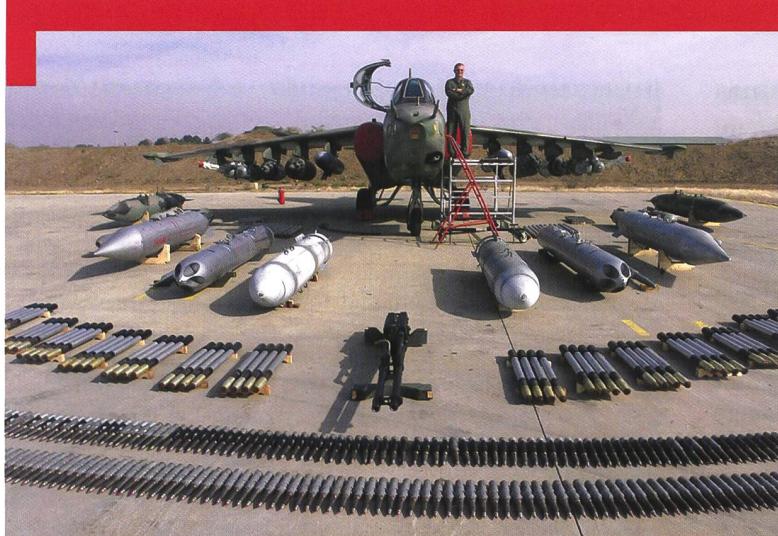
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 24.02.2026

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



Le Sukhoi Su-25 devant une sélection d'armements. Le canon de 30 mm ventral est une arme bitube.

Aviation

Avions d'attaque russes

Col EMG Alexandre Vautravers

Rédacteur en chef, RMS+

Avons-nous enterré le Sukhoi Su-25 trop vite ? L'aura indéniable acquise par son concurrent américain, le A-10 *Thunderbolt II*, l'a pratiquement éliminé des revues d'aviation. Les manuels militaires ont relégué le *Frogfoot* aux annexes et pièces de musée, au moment de l'essor des doctrines de guerre réseau-centrique ou de la « révolution dans les affaires militaires » (RMA).

Son rival : Le A-10

Il est vrai que le Su-25 n'a ni la « virilité » ni les performances du A-10. Mais il faut peut-être rééquilibrer certaines idées sur ces deux appareils. En effet, le A-10 américain a toujours été un mal aimé au sein des Forces aériennes américaines (USAF) qui se l'est vu imposer au début des années 1970. L'USAF pensait alors qu'elle n'arriverait pas à trouver des pilotes pour une machine volant à des altitudes et à des vitesses guère supérieures à celle des chasseurs-bombardiers de 1944-1945.

Les succès et la réputation du A-10 doit beaucoup à la guerre du Golfe de 1991 et aux actions de l'OTAN au-dessus des Balkans quelques années plus tard. Mais depuis, l'USAF considère cet appareil comme obsolète et cherche à le remplacer. On a prédit plusieurs fois la « mort » du A-10. Et chaque fois, une partie de la flotte a été maintenue en service – désormais par des unités de milice : la Garde nationale.

Développement du Su-25

De son côté, l'avion d'assaut soviétique Su-25, qui a volé dans sa carrière sous les couleurs de 28 pays, a fait en comparaison peu parler de lui. On n'y prête guère attention, tant cet appareil a été utilisé en très faible nombre au Moyen Orient, jusqu'à récemment. Ce sont surtout les opérations soviétiques en Afghanistan (1981-1988), puis russes en Tchétchénie, les conflits en Abkhazie (1992-1993) ou en Géorgie (2008), puis plus récemment

l'Ukraine qui ont permis de voir cet appareil à l'œuvre. L'appareil a aussi connu le feu en Côte d'Ivoire, au Tchad et au Soudan. De nos jours, le Sukhoi 25 est une arme essentielle dans les mains de l'Aviation tactique russe et gouvernementale en Syrie.

En 1968, le Ministère de la Défense soviétique lance le développement d'un avion d'assaut blindé –*shturmovik*– car à l'époque, les appareils de l'aviation de front sont très spécialisés et aucun des Su-7, Su-17 ou MiG-21 et -23 ne sont capables de voler au plus près des propres troupes et d'appuyer celles-ci. La production des premiers appareils débute à Tbilissi, en Géorgie. Le Su-22 vole pour la première fois le 22 février 1975. La première escadrille est opérationnelle en mai 1981. Produit en série à partir de 1978, plus de 1'000 exemplaires ont été produits.

Expérience du feu

Jusqu'à 50 appareils ont été engagés à la fois durant l'intervention soviétique en Afghanistan, accumulant un total de 60'000 sorties, ou 360 par année – des chiffres meilleurs que la plupart des autres appareils alors en service. Un peu plus d'une vingtaine d'appareils ont été perdus, dont 9 lors d'attaques au sol.

Durant la guerre Iran-Irak (1981-1988), 900 sorties ont été effectuées durant la dernière année du conflit. Lors des actions les plus intensives, les forces aériennes irakiennes ont engagé certains appareils jusqu'à 15 fois par jour. Mais ces mêmes appareils ont été rapidement balayés en 1991 par la TEMPETE DU DESERT : 9 appareils ont pris l'air pour s'enfuir vers l'Iran. Deux ont été abattus en vol par des F-15C américains le 6 février 1991.

Lors des deux guerres en Tchétchénie, les Su-25 russes ont été engagés de manière intensive. Mais plus d'une dizaine d'appareils ont été abattus par la défense sol-air : essentiellement des canons ZSU-23 et des engins guidés légers portables (MANPADS) *Strela*. De même, en 2008

les Russes comme les Géorgiens perdent chacun trois appareils de ce type – abattus par des engins guidés à moyenne portée.

L'emploi de Su-25 par l'Ukraine contre les séparatistes du Donetsk a vu la perte de cinq appareils – dont un *crash* et un abattu vraisemblablement par un chasseur russe MiG-29.

Sept Su-25 ont été « légués » à la Syrie par l'Iran en 2014. Une dizaine d'appareils russes ont été déployés près de Latakia. Ils ont totalisé plus de 1'600 sorties et lancé plus de 6'000 bombes de tous calibres. Un appareil a été perdu le 3 février 2018, abattu par un MANPAD.

Armement

Le *Frogfoot* est armé d'un canon de 30 x 165 mm GSh-30-2 bitube, capable de tirer 1'000 à 3'000 coups par minute, à une vitesse de 870 m/s. Il emporte au total 250 obus. Cela est évidemment moins performant que le *gatling* de 7 tubes GAU-8 du A-10, qui tire des projectiles de 30 x 173 mm à une cadence de 3'900 coups/minute et une vitesse de 1'010 m/s.

Le Su-25 peut emporter jusqu'à 4'400 kg de charges externes, réparties sur 11 points d'attache. Actuellement la panoplie des roquettes et des bombes s'est étendue à des armes guidées *via* une caméra vidéo (KAB-500KR). Mais on compte également plusieurs engins guidés air-air à courte portée et des missiles air-sol à moyenne portée – dont certains ont une capacité antiradar.

Variantes

La version de base a été produite entre 1978 et 1989 à 582 exemplaires. Le modèle K, produits à 180 exemplaires entre 1984 et 1989, est la version d'exportation (*Komercheskiy*). Il existe une version biplace servant à l'entraînement: UB (*Uchebno-Boyevoy*) produite à 25 exemplaires et une version d'exportation UBK, produites entre 1986 et 1989. Comme beaucoup d'autres appareils de conception soviétique, ces appareils d'écolage ne sont pas équipés pour effectuer des missions de combat. Le Su-25 UBM est un biplace opérationnel pouvant servir à la reconnaissance.

Le Su-25 UTG a été produit à une dizaine d'exemplaires, pour l'entraînement des pilotes aux appontages sur porte-avions.

Une version antichar dédiée, Su-25T sert à la lutte antichars; le siège arrière est remplacé par une électronique supplémentaire pour les missiles *Vikhr* à guidage laser. L'appareil est également équipé d'une nacelle *Merkuriy* pour la vision à basse lumière. Mais le programme a été annulé en 2000.

Le Su-25TM, également désigné Su-39, est un avion d'attaque disposant d'une électronique moderne, capable d'emporter des engins guidés antinavires. Au total, 8 appareils ont été ainsi construits en 2008. Mais les coûts élevés ont également conduit l'armée russe à renoncer à



Un A-10 américain en formation avec un Su-25 lors de manœuvres de l'OTAN en Roumanie.



Beaucoup d'auteurs suggèrent que le concept du Su-25 a largement été « inspiré » par le YA-9 de Northrop – le concurrent malchanceux qui a perdu la compétition de l'USAF face au YA-10.

ce modèle, au profit du Su-25SM – une modernisation disposant de nouveaux systèmes de communication, un collimateur tête haute, (HUD), des systèmes de navigation par satellite et un avertisseur radar (RWR). A ce jour, 16 appareils ont été ainsi modernisés.

Le Su-25KM est une amélioration en 2001 par la Géorgie, avec une aide israélienne de la société Elbit et une avionique moderne. Certains armements occidentaux peuvent ainsi être emportés.

Le Su-28 est une version à bas coût vouée à l'entraînement.

Bilan

Le Su-25 a connu une carrière relativement peu glorieuse. Sa faible priorité explique notamment le manque de moyens d'autoprotection et donc les pertes subies. Afin de pouvoir opérer efficacement, il lui faut disposer de la couverture de chasseurs dédiés, d'appareils spécialisés dans la guerre électronique et la suppression des défenses sol-air (SEAD), sans oublier des appareils d'alerte avancée et de coordination des vols (AWACS).

De tels appareils, malgré leurs coûts modestes, sont donc onéreux car ils nécessitent la mise en place d'un corps expéditionnaire complexe et spécialisé



Deux Su-25 russes quittent la base syrienne de Latakia. Les missions étant courtes, l'aviation tactique effectue en principe ses décollage avec le plus d'avions possibles simultanément. Une mission typique en Syrie dure entre 30 et 45 minutes. Le *turnover* des missions d'appui aérien rapproché (CAS) est très élevé. Ceci requiert également un engagement rapide et efficace des équipes au sol.



L'arme principale du *Frogfoot* consiste en des roquettes non-guidées de différents calibres.

Décollage d'un Su-25 russe modernisé, en configuration de convoi. Il peut ainsi atteindre des distances de 1'000 km.



Un Su-25 sur le pont du porte-avions Admiral Kusnetsov. Il sert à l'entraînement des pilotes.



Et la suite ?

Le Yak-130 *Mitten* est un appareil léger de Yakovlev en coopération avec le constructeur italien Aermacchi – puisqu'il s'agit d'une adaptation du M-346 *Master* italien/européen. Il a volé la première fois en 1996 et est en service au sein des forces aériennes russes depuis 2010. Plus de 140 ont été produits, en service dans six pays : Algérie (16), Bangladesh (16), Biélorussie (8), Myanmar (12+6), Russie (95+87 en commande) et Syrie (26).

A 15 millions de dollars l'unité, il est 50% plus cher que le Su-25. Mais une version dédiée à l'attaque au sol désignée Yak-131 pourrait entrer en service à l'horizon 2020.

Par rapport au *Frogfoot*, le Yak-130 dispose d'un HUD et d'un système de viseur de casque (HMSS), ainsi que des systèmes de navigation satellite et GPS/Glonass.

Guère plus rapide que son prédecesseur (1'060 km/h), le Yak-130 dispose d'un rayon d'action plus modeste et ne serait capable d'emporter qu'une charge externe de 2'500 kg. Il serait en outre équipé d'un canon GSh-301, monotube de 30 mm x 165. On comprend donc que cet appareil pourrait voir son rôle s'orienter vers la reconnaissance, la guerre électronique et l'appui aérien rapproché (CAS).



Le Yak-130 au sol permet de se rendre compte de sa faible taille. La faible hauteur des ailes limite cependant sa capacité à emporter des armements externes.



Le Su-25TM dispose d'une avionique et d'une électronique de bord améliorée, qui condamne le second poste de pilotage.



Au fil des années, le nombre de capteurs et d'écrans, de systèmes électronique a pris davantage d'importance dans le nez et le cockpit de l'appareil.

