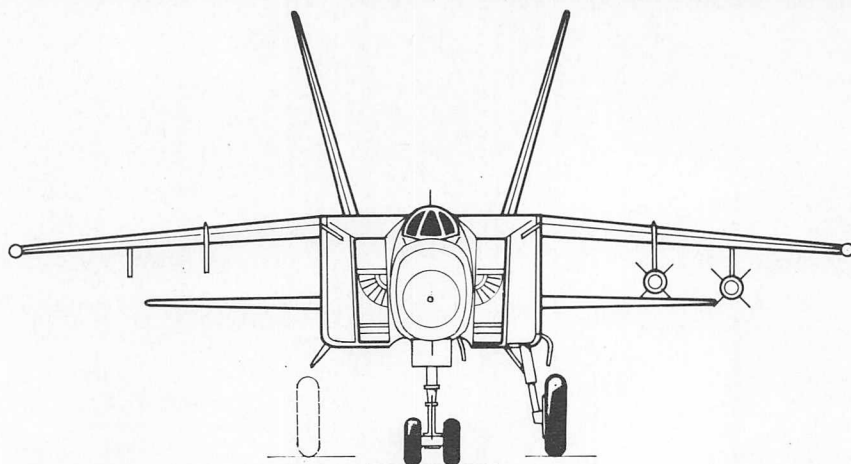


PLAN AU 1/100°

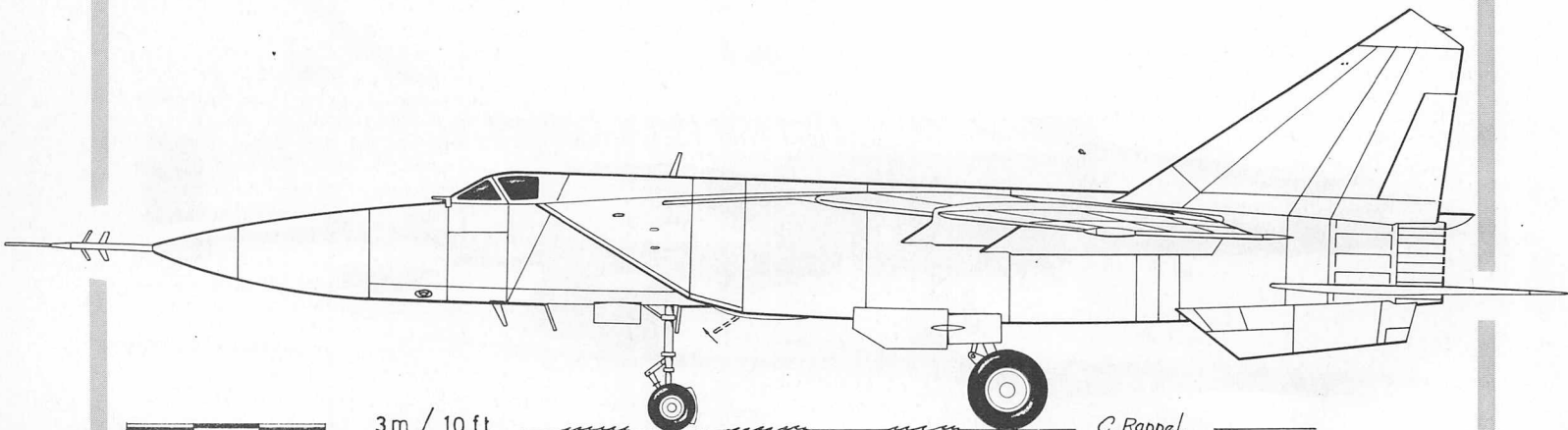
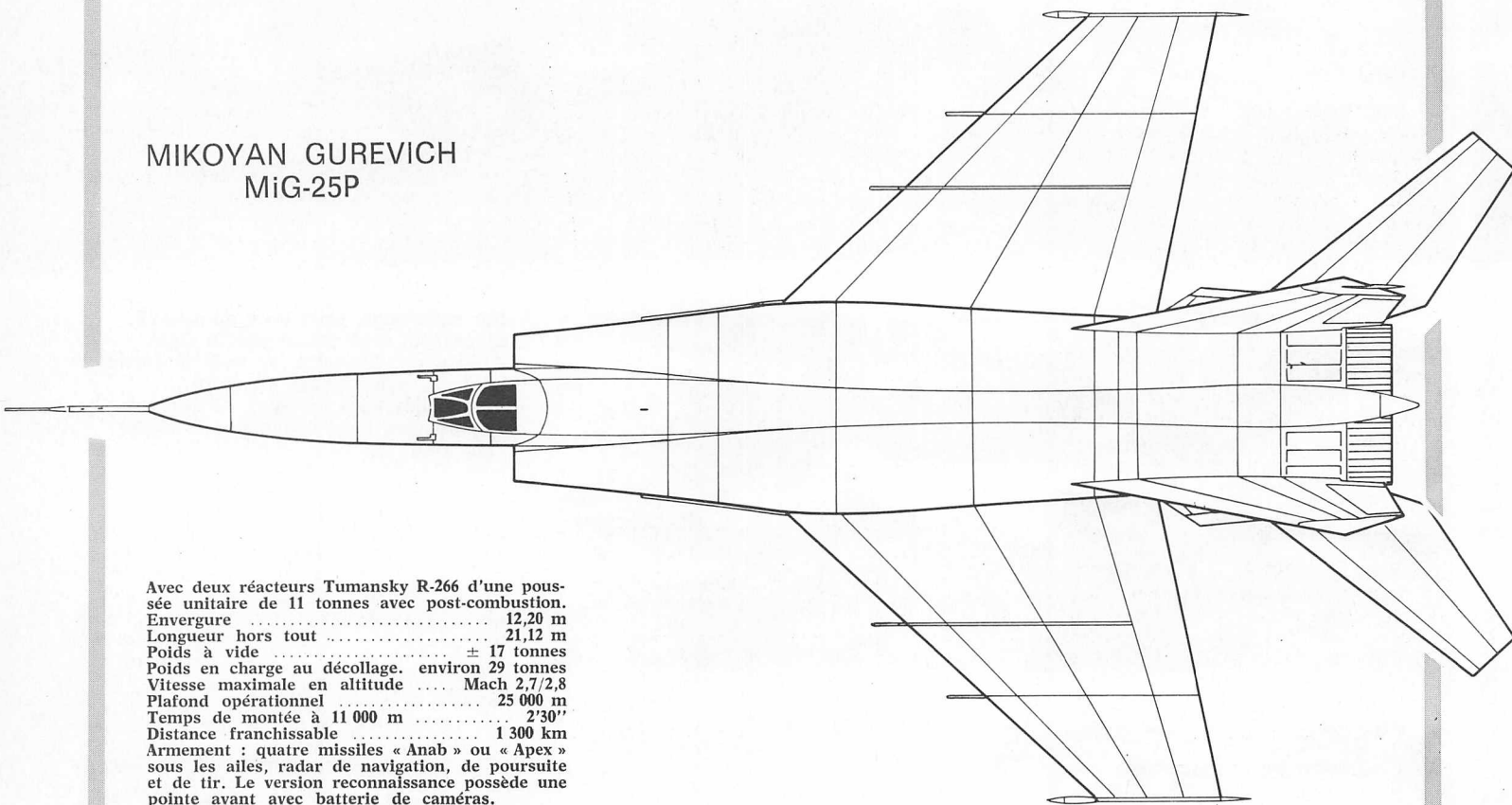


# MIKOYAN GUREVICH MiG-25P

Avec deux réacteurs Tumansky R-266 d'une poussée unitaire de 11 tonnes avec post-combustion.

Envergure .....	12,20 m
Longueur hors tout .....	21,12 m
Poids à vide .....	± 17 tonnes
Poids en charge au décollage. environ	29 tonnes
Vitesse maximale en altitude .....	Mach 2,7/2,8
Plafond opérationnel .....	25 000 m
Temps de montée à 11 000 m .....	2'30"
Distance franchissable .....	1 300 km

Armement : quatre missiles « Anab » ou « Apex » sous les ailes, radar de navigation, de poursuite et de tir. Le version reconnaissance possède une pointe avant avec batterie de caméras.



3m / 10 ft

C. Roppel

*Il a échappé  
à la poursuite  
et percé  
les défenses...*

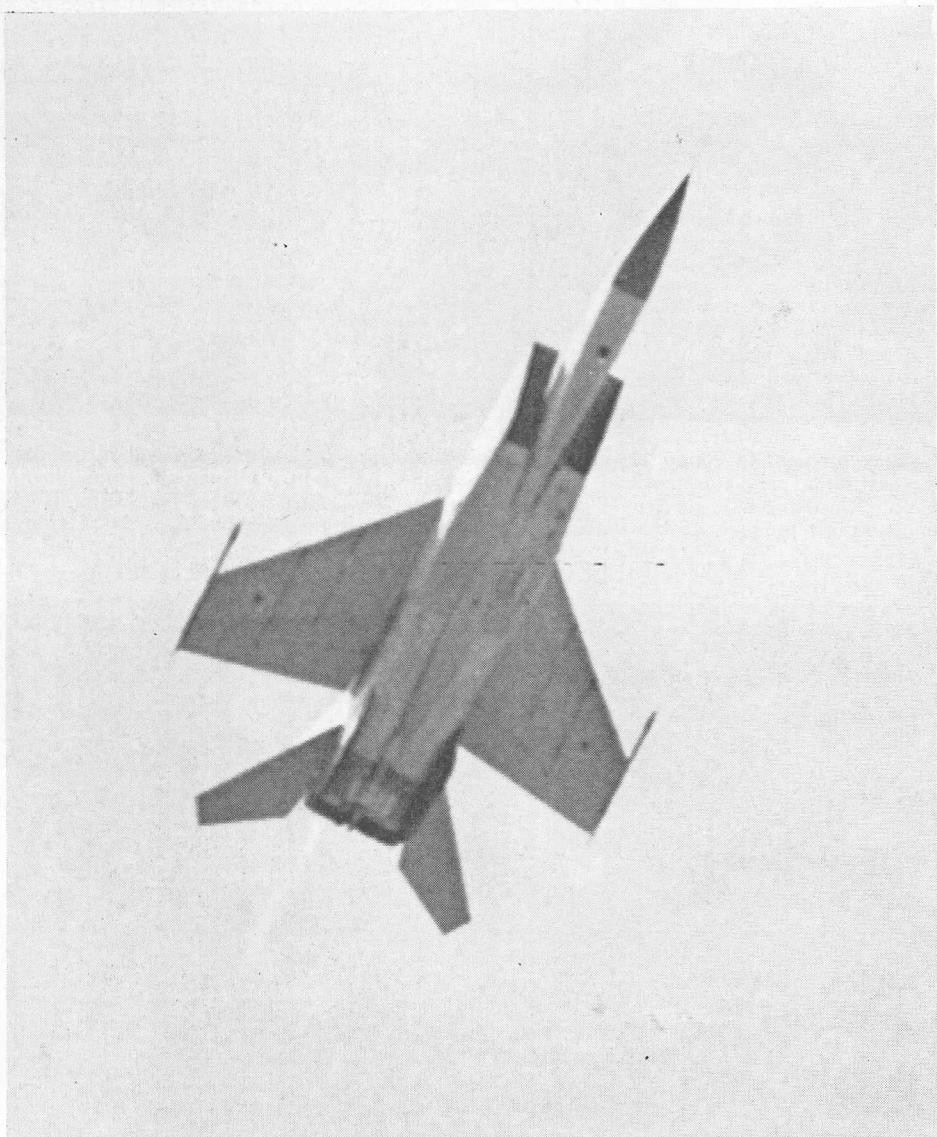
# MIG 25

par Robert J. Roux

## DES JAPONAIS SURPRIS

Ce fut un beau branle-bas de combat lorsque l'étrange silhouette de l'avion soviétique se présenta en finale sur la piste du terrain de Hakodate. Il était 13 h 55 (04 h 35 TU) et on était le lundi 6 septembre 1976. Les contrôleurs d'aérodromes de cette petite île, la plus septentrionale de l'archipel nippon, n'en croyaient pas leurs yeux. L'avion arrivait très vite, en tout cas à une vitesse à laquelle ils n'étaient pas habitués, vu le type des avions qui se posaient généralement sur leur aérodrome. Il était clair que l'avion n'aurait pas assez des 2 000 m de la piste pour s'arrêter. En fait malgré la sortie de son parachute frein l'avion alla s'échouer dans la partie en terre des champs qui prolongeaient la piste. Tout le monde se précipita, les voitures de sécurité en tête. C'est alors que les Japonais virent sortir le pilote de son cockpit, revolver à la main et l'air menaçant. Cet épisode plutôt cocasse prit vite fin devant le déferlement des Japonais et le pilote redevint très vite moins exalté bien qu'une intense nervosité l'habitait semblait-il.

L'homme était le lieutenant Victor Ivanovitch Belenko, de l'armée de l'air soviétique et il venait de livrer sur le sol japonais, l'un des avions les plus secrets



de l'Union soviétique.

## UN TROU DANS LA DEFENSE

Tout avait commencé ce jour-là à 13 h 11 locale. Un avion non identifié avait été repéré assez facilement paraît-il, par les radars des centres de défense japonais situés à Hokkaido. La cible était à environ 370 kilomètres de la côte Ouest, volait en direction de l'Est à une altitude de 5 700 mètres et à une vitesse de 440 nœuds (800 km/h). Voici résumées quelques phases de l'événement :

13 h 20 : Les Japonais surpris font décoller deux F-4J « Phantom » de la Self Défense japonaise. Ils ont pour mission d'aller identifier l'avion repéré.

13 h 24 : La cible pénètre dans l'espace aérien japonais. Selon un correspondant français au Japon, il est encore impossible de savoir si les chaînes de surveillance électronique des Américains avaient détecté la trajectoire de l'appareil non identifié. C'était jour de fête pour les Américains et le service de veille, paraît-il, avait des chances d'être réduit ce jour-là. Ce qui nous semble pour le moins

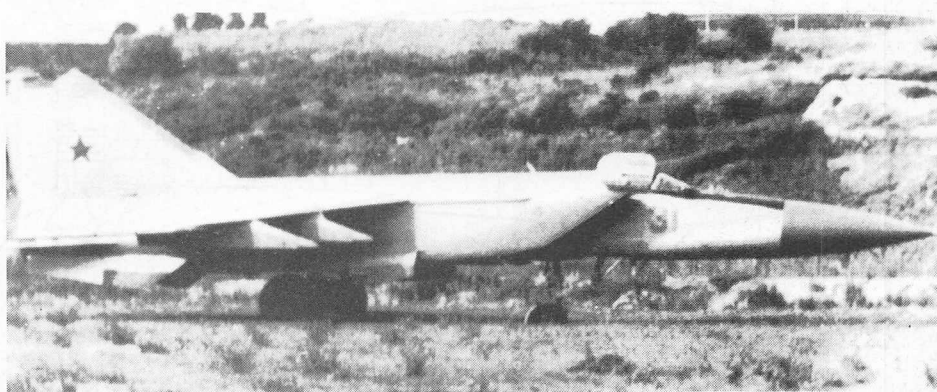
assez surprenant.

13 h 26 : L'écho disparaît sur les écrans radar et semble avoir perdu énormément d'altitude. Si bien que les contrôleurs sont incapables de diriger les pilotes des « Phantom ».

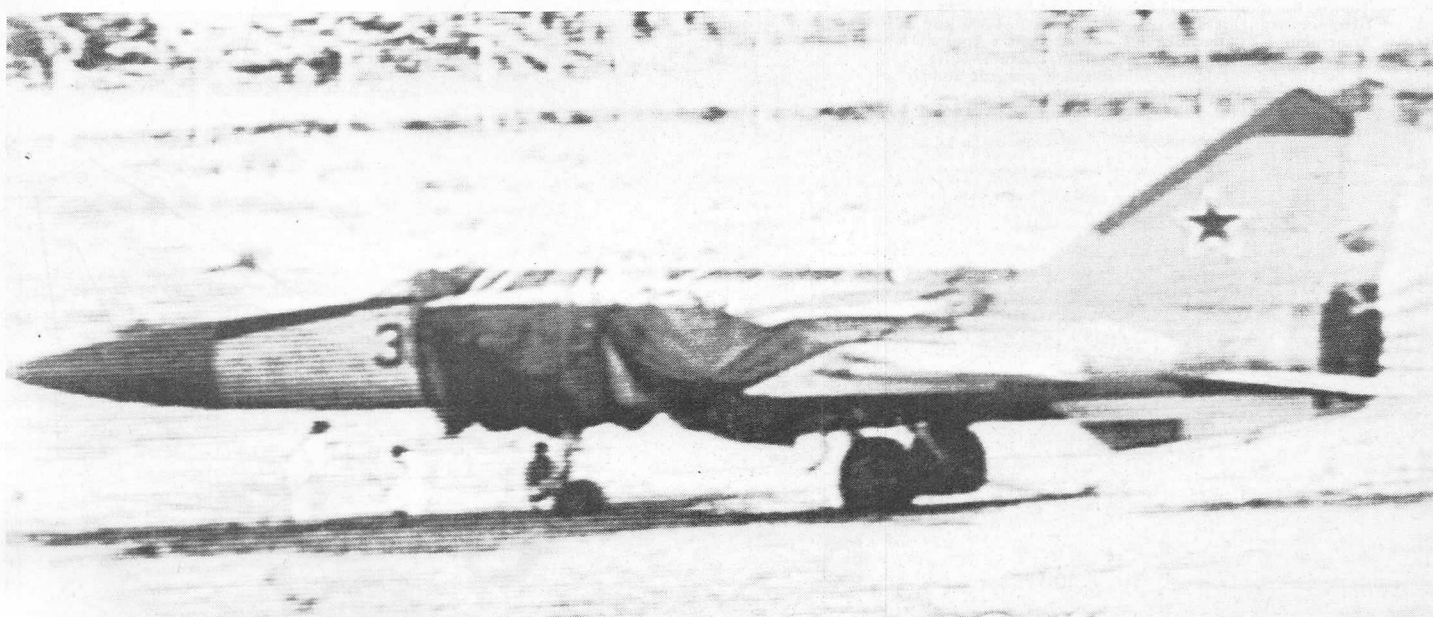
13 h 52 : L'avion non identifié, mais sur lequel on commençait à se poser des questions, se présente à basse altitude dans le circuit de l'aérodrome civil de Hakodate. Il vole à environ 300 mètres et est également aperçu par le pilote d'un Boeing 727 d'All Nippon Airways qui s'apprête à s'aligner pour un décollage. Quelques fonctionnaires de l'aérodrome identifient assez facilement un avion soviétique qui manifestement veut atterrir. C'est le branle-bas de combat dans les services du terrain.

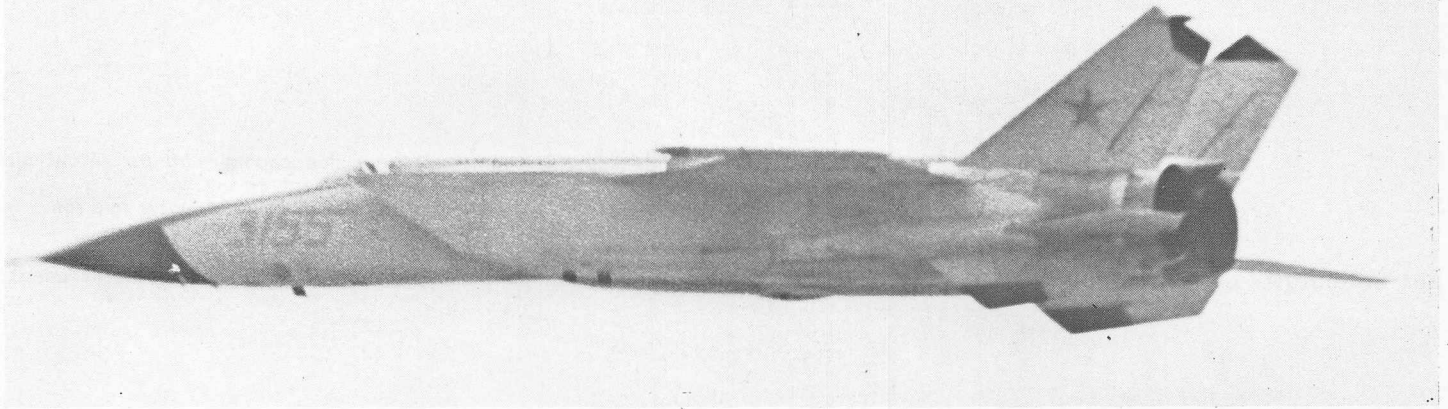
13 h 57 : L'avion commence son approche sur la piste 12, sans aucun contact radio. Il fait sa finale derrière le B. 727 qui vient de quitter la piste. L'avion soviétique est pleins volets, train sorti, et semble faire une approche tout à fait normale bien qu'un peu vite, et il est manifeste qu'il n'aura pas assez des





Sur cette page, trois vues du MiG-25 après son atterrissage sur la piste d'Hakodate. Ci-contre, on note la verrière pilote basculée et les supports de missiles sous les ailes. Ci-dessous, le personnel local commence à bâcher l'appareil.





2 000 mètres de la piste, dont il touche à environ la moitié. Le parachute est ouvert, et il reste encore 250 mètres pour s'arrêter. L'avion, finalement, sort de la piste et détruit au passage deux éléments des antennes de l'ILS. Il s'arrête enfin sur la terre battue et caillouteuse qui succède au ciment de l'extrémité de piste. L'avion est identifié, il s'agit d'un MiG-25, l'avion insaisissable, l'avion redouté, plus exactement sa version d'interception plus connue dans le code NATO sous la désignation « Foxbat » A.

Après la petite scène de western et d'étonnement, le pilote est immédiatement emmené par les autorités locales, non sans qu'il ait demandé auparavant à ce qu'une bâche soit disposée sur son avion, ce qui est fait.

L'avion, une heure plus tard, est poussé dans un hangar, cerné par un sérieux cordon de police. Pendant cinq heures le trafic commercial sera fermé sur l'aérodrome par mesure de sécurité.

Au cours de la première phase d'interrogatoire, le lieutenant Victor Ivanovitch Belenko put préciser qu'il avait décollé pour ce vol mémorable d'une base située à Sakharovka, à 200 km dans le Nord-Ouest de Vladivostok. Ce vol était un vol de routine et d'entraînement. Belenko faisait partie d'une double formation de trois « Foxbat » et volait à l'arrière de l'une d'elle. Quelques instants après le décollage il avait quitté la formation et avait piqué jusqu'à 150 mètres de hauteur afin d'éviter la détection des chaînes de radars soviétiques. Plus tard il remonta à 6 000 mètres et son objectif était la base japonaise de Chitose où est stationnée une unité américaine, mais un plafond bas et une couche nuageuse épaisse l'avaient obligé à se détourner sur Hakodate.

On peut imaginer que les alliés de Belenko essayèrent de poursuivre et de repérer leur collègue défaillant. Car après l'atterrissage du MiG-25, seize avions soviétiques furent repérés sur les spots des radars japonais dans la région de Hokkaido, ce qui provoqua 143 décollages en alerte rapide des intercepteurs de la défense japonaise. Les Soviétiques, aux dires des Japonais, continuèrent à maintenir une intense activité dans la région côtière pendant les deux jours qui suivirent l'atterrissage du « Foxbat ». Belenko apprit également aux autorités japonaises qu'il avait été incorporé dans un escadron de « Foxbat » assez récemment, qu'il totalisait trente heures de vol sur ce type d'avion et qu'il avait été auparavant instructeur pilote sur Sukhoi SU-15 « Flagon E » intercepteur de la classe

mach 2,5. Son décollage avait été réalisé avec un avion en configuration lisse, c'est-à-dire sans bidons supplémentaires de pétrole. Après examen de l'avion par les Japonais, il ne restait dans les réservoirs que du pétrole pour quelques minutes de vol.

L'avion a une distance franchissable normale de 610 nautiques (1 130 kilomètres) portés à 700 nautiques avec un emploi restreint de la post combustion.

Le mardi 7 septembre, les Etats-Unis annonçaient qu'ils accordaient le droit d'asile politique au pilote en même temps que l'Ambassadeur d'U.R.S.S. à Tokyo demandait la restitution de l'avion dans les plus brefs délais, évoquant cet incident comme le résultat d'un incident de vol et d'une erreur de navigation du pilote.

Il n'est pas besoin de vous préciser que l'avion est depuis passé entre les mains des techniciens et experts japonais et américains. Il en a été de même lorsque à différentes reprises dans l'histoire de l'aéronautique mondiale des avions américains se sont posés en U.R.S.S. à la suite d'incidents de parcours. C'est de bonne guerre, et la politique internationale n'est pas faite par des boys-scouts...

#### IL Y A LOIN D'UN AVION DE RECORD A UN CHASSEUR...

Après l'événement, qui est de taille, venons-en maintenant à l'étude de cet avion extraordinaire que représente le MiG-25.

La révélation de l'existence de cet avion fut faite par les Soviétiques lorsqu'en avril 1965 ce puissant bi-réacteur immatriculé chez son constructeur E-266 battit toute une série de records du monde et de records internationaux, notamment le record de vitesse en circuit fermé sur 1 000 kilomètres, à 2 320 km/h de moyenne avec 2 000 kg de charges, celui d'altitude avec 22 000 mètres, piloté par Alexander Fedotov puis à nouveau une montée à 29 997 mètres avec 2 000 kg de charges le 5 octobre 1967 après avoir décollé assisté par fusée. Quelques vagues photos donnèrent alors des indications sur le dessin de l'avion, c'était le même type qui avait été présenté, en juillet 1967, à quatre exemplaires, aux journées de Domodedovo et désigné par les experts occidentaux comme le MiG-23. Depuis, ce fut une succession de records qui illustrèrent les possibilités extraordinaires de ce puissant avion, concurrent direct du YF-11 américain, mais qui était de plus un avion armé. Le même Alexander Fedotov atteignit, en juillet 1973, 36 240 mètres d'altitude et des vitesses supérieures à 3 000 km/h, on en avait le

souffle coupé. Entre temps l'avion fut considéré comme le MiG-25 et non pas MiG-23 qui était l'avion à géométrie variable d'un tout autre modèle. Quelques temps établis le 4 juin 1973 par Boris Orlov et P. Ostapenko, situent les possibilités de l'avion : 20 000 mètres en 2'49"8/10 ; 25 000 mètres en 3'12"6/10 ; 30 000 mètres en 4'3". Ce fut alors le bi-réacteur McDonnell F-15 qui reprit à son compte ces records, puis à nouveau le MiG-25 dont la dernière montée fut faite à 35 000 mètres en 4'11", montée devant être inscrite sur les tablettes de la F.A.I. Sur le plan opérationnel, des MiG-25 apparaissent assez couramment sur les écrans des radars alliés, mais à des vitesses et à des altitudes qui les mettent, semble-t-il, hors de portée d'une interception. Le long des frontières d'Israël, au-dessus de l'Allemagne fédérale et dans bien d'autres secteurs cet avion fut identifié, mais ses performances le mettent encore pour longtemps hors de portée des intercepteurs occidentaux.

La technique de conception du « Foxbat » ne semble pas présenter d'innovation particulière, on peut remarquer que les entrées d'air de ce type se retrouvent sur le F-14 et le F-15 (précédemment sur le « Vigilante »), la solution des deux dérives est également commune aux avions américains, des mystères subsistent sur la technique des réacteurs et surtout sur l'armement électronique et le système de contre-mesures, point principal de l'intérêt porté à cet avion par les Américains et on le comprend aisément. Les premières expertises ont également révélé que les ailes de l'avion étaient en acier spécial ce qui laisserait supposer que les Soviétiques ne maîtrisent pas encore certains matériaux légers capables de résister aux hautes températures. Le machmètre d'autre part possède une zone rouge à partir de mach 2,8. Ce qui laisse également supposer que les performances annoncées ne sont pas aussi élevées et que seule une version record extrêmement allégée a pu réaliser les performances internationales.

En comparant les photos plus anciennes et les photos récentes on peut distinguer des dérives plus larges et plus triangulaires sur la version posée au Japon. Rappelons que l'avion est connu sous trois versions. Un monoplace d'interception, un monoplace de reconnaissance stratégique (Foxbat B) et enfin une version biplace d'entraînement avec cockpits séparés et qui pourrait être également opérationnelle pour la chasse tous temps, par exemple.