

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2023)
Heft: [2]: Numéro Thématique 2

Artikel: Quelles forces aériennes pour l'Ukraine?
Autor: Grand, Julien
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1055361>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.02.2025

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



Un MiG-29 ukrainien joue au chat et à la souris – dispersé et caché parmi la quarantaine de bases aériennes du pays, les aérodromes de délestage, mais également dans le ciel, en volant à très basse altitude pour éviter les radars et les tirs de missiles à longue portée.
Photos © Forces aériennes ukrainiennes.

Ukraine

Quelles forces aériennes pour l'Ukraine ?

Lt col EMG Julien Grand

Rédacteur adjoint, RMS+

Depuis le début du conflit dans l'Est de l'Europe, les dons de matériel militaire affluent vers Kiev. Beaucoup prétendent que ce sont ces derniers qui ont permis à l'Ukraine de faire face à l'invasion russe. Les dons concernent également le matériel aérien, un élément qui revêt de plus une forte caractéristique symbolique puisque l'on prête facilement aux avions de combat la capacité d'inverser la tendance des combats et permettre ainsi une victoire ukrainienne. Aussi désirons-nous faire le point sur la forme que pourrait prendre les forces aériennes de Kiev à l'avenir.

Les dons déjà dans le terrain

L'Ukraine a déjà reçu pour plusieurs milliards de dollars de matériel, dont les éléments les plus médiatisés jusqu'à ce jour sont représentés par les armes lourdes comme les chars de combat et l'artillerie. Ce matériel concerne toutefois également la sphère d'opération aérienne avec de nombreux systèmes de défense sol-air qui ont permis de combler les premières pertes issues des premiers mois de combat. Les avions de combat ont également fait l'objet de transfert de matériel, pour la plupart issus des anciens stocks de l'époque soviétique encore détenus par les pays de l'Europe orientale et centrale. Jusqu'à ce jour, et sans pouvoir prétendre à l'exhaustivité, les forces aériennes ukrainiennes ont reçu les appareils suivants :

- 6 hélicoptères de combat Mi-24 donnés par la République tchèque ;
- 14 chasseurs-bombardiers Su-25 sous forme de pièces détachées avec de la munition issus des stocks bulgares ;
- 4 chasseurs-bombardiers Su-25 donnés par la Macédoine du Nord ;
- 4 chasseurs Mig-29 donnés par la Pologne ;
- 13 chasseurs Mig-29 représentant l'entier de la dotation de la Slovaquie.

Comme on peut le constater, ces types d'appareils appartenaient déjà tous à l'inventaire ukrainien et ne posaient donc aucun problème pour être engagés par les pilotes

ukrainiens, ni ne représentaient un défi insurmontable pour leur intégration dans la chaîne logistique. Respectivement, certains de ces avions pouvaient être cannibalisés au profit d'autres appareils et servir donc à augmenter la capacité à durer ukrainienne. Ils n'ont toutefois offert aucune augmentation qualitative ou quantitative substantielle au potentiel de guerre aérienne puisque, à faire les comptes, ils permettent uniquement au mieux de combler les pertes subies par les forces aériennes.

Vers un avion de conception occidentale

C'est certainement la raison pour laquelle le président Zelensky réclame maintenant depuis plusieurs mois la livraison de systèmes aériens de conception occidentale, arguant du fait que ces derniers lui permettraient de conduire avec succès une contre-offensive contre l'armée russe et regagner ainsi les territoires perdus. Nous entrons ici dans le rang des suppositions et des rumeurs et plusieurs systèmes et pays potentiels ont été évoqués dont voici la liste :

- 41 F/A-18 A/B qui doivent être retirés du service par la Royal Australian Air Force dont 12 à 16 sont encore en état de vol ;



- 55 F/A-18 C/D finlandais qui seront retirés du service au profit des F-35;
- 43 F-16 danois qui vont être retirés du service avec l'arrivée des F-35;
- Un nombre inconnu de F-16 qui serait issu des stocks de l'armée de l'air grecque;
- Un nombre inconnu de F-16 néerlandais qui doivent être retirés du service avec l'arrivée des F-35.

Ces systèmes sont la réponse à la demande du président ukrainien de pouvoir disposer à terme d'une flotte de 120 avions de combat modernes, mais de la coupe aux lèvres, il reste encore du chemin à parcourir. Certaines annonces ne dépassent en effet pas la valeur d'une rumeur et semblent plus avoir été faites pour des raisons internes qu'avec la volonté réelle de voir évoluer une fois ces avions dans le ciel ukrainien. Au rang des rumeurs, il est d'ailleurs également possible de ranger un don de CF-18 par le Canada et de F/A-18 A/B par l'Espagne que nous n'avons pas mentionné plus haut. L'effet d'annonce vaut surtout pour les avions finnois qui n'ont été évoqués qu'à l'occasion d'une visite de la première ministre Sanna Marin à Kiev; annonce qui a créé immédiatement la polémique à Helsinki. Le ministre finlandais de la Défense l'a immédiatement contrée en évoquant que le pays ne recevra ses F-35 qu'en 2026 et que d'ici-là la Finlande doit pouvoir elle-même compter sur une défense aérienne crédible alors que le pays partage une longue frontière avec la Russie. De plus, la proposition de Sanna Marin fait fi du fait que les Etats-Unis devraient donner leur aval à une telle réexportation, un élément jamais évoqué dans les discussions.

Une autorisation similaire serait nécessaire pour les avions australiens. Toutefois, cet export semble en meilleur chemin que la livraison d'avions finlandais. En effet, les avions australiens n'appartiennent plus à l'inventaire de la RAAF puisque les *Super-Hornet* et les F-35 sillonnent déjà le ciel de Canberra. Ces derniers avaient déjà trouvé un destinataire car ils devaient soit être démontés aux USA, soit servir comme agresseurs pour l'Air Force. Les USA auraient déjà donné leur accord pour le réacheminement de ces avions vers l'Ukraine, préférant utiliser leur potentiel contre la Russie que les voir se faire démanteler. Il faut toutefois ici préciser que, comme listé plus haut, seule une poignée est encore opérationnelle et ces appareils ne combleraient ainsi qu'une maigre partie des demandes ukrainiennes. Ce don n'est donc pas vraiment crédible d'un point de vue militaire.

Reste le dossier F-16 qui semble le plus abouti. Cet appareil demeure le plus répandu dans le monde et notamment dans de nombreuses forces aériennes de l'OTAN. En plus des Danois, des Grecs et des Néerlandais évoqués plus haut, la Pologne dispose également de ce type d'avion et pourrait suivre le mouvement si cette exportation venait à aboutir, tout comme la Belgique. Le Royaume-Uni et les Pays-Bas sont à l'avant-garde d'une coalition visant à fournir cet appareil à Kiev. Cette idée a reçu l'aval des Etats-Unis lors du sommet du G7 de mai 2023 mais concrètement aucune proposition n'a encore émergé. Même s'il n'y a encore aucun F-16 dans la corbeille de la mariée, cet appareil semble donc le plus réaliste pour



Certains MiG-29 ont reçu de nouvelles couleurs, pour camoufler leur origine et pour être plus facilement identifiés par la défense sol-air amie. Les limites de ces appareils – rayon d'action, manque de polyvalence, courte portée des armes – sont bien connues. Photos © Forces aériennes ukrainiennes.

rejoindre les rangs des forces aériennes ukrainiennes. En plus des 41 avions danois, les Pays-Bas disposent de 42 F-16 de type AM/BM, soit la même version que celle des Danois. Les forces aériennes grecques disposent, quant à elles, d'un potentiel de 154 F-16 allant de la version F-16C Block 50 à la version F-16D Block 52+. Ces dernières peinent toutefois à moderniser leur aviation, malgré la récente acquisition de Rafale à la France et une commande de F-35 validée en juin 2023. Devant faire face à la Turquie, il est peu probable qu'elle veuille se délester de son aviation de combat. Peut-être que les Etats-Unis sauront faire pression pour que les Grecs livrent des F-16



Alors que l'on a jusque ici beaucoup opposé le MiG-29 au F-16, certaines forces aériennes ont démontré qu'ils pouvaient être complémentaires – à l'instar de la Pologne.

Source : Forces aériennes polonaises.

alors qu'ils reçoivent la fine fleur des avions de combat américain. Toutefois nous évaluons le potentiel maximum que les Grecs pourraient livrer à une vingtaine d'appareils. Quant à la Pologne, elle dispose actuellement de 48 F-16C/D Block 52+ qui représentent son appareil le plus moderne dans l'attente des F-35. Si le pays a également commandé 48 appareils FA-50 à la Corée du Sud, il est peu probable qu'elle l'ait fait pour remplacer l'avion de General Dynamics, mais bien plus pour renforcer son potentiel aérien. Même si là aussi les Américains pourraient faire pression pour que la Pologne cède des F-16 en échange du F-35, il est plus probable que les Polonais donnent en première priorité leurs derniers appareils de l'ère soviétique, soit des Mig-29 et des Su-22 avant de laisser partir ses F-16.

Quelles forces aériennes ?

Au final, le potentiel de dons d'avions de combat envers l'Ukraine se limitent donc à un peu moins de 100 appareils dont les conditions opérationnelles demeurent inconnues. La plupart serait des version AM/BM donc des appareils qui n'ont plus subi de modernisation depuis leur programme de Mid-Life Upgrade (MLU). En tout et pour tout, cela permettrait toutefois aux forces aériennes ukrainiennes d'aligner une cinquantaine d'avion de combat sur sa Flight Line, gardant le reste pour assurer l'approvisionnement en pièces détachées et garantir ainsi une certaine capacité à durer.

Au-delà de cette réalité mathématique, il demeure toutefois de nombreuses inconnues quant au réel potentiel aérien qui pourrait être mis à la disposition de Kiev. La formation des pilotes semble le plus petit des soucis puisque de nombreux pays, tel la France et le Royaume-Uni se sont déjà mis sur les rangs pour assurer cette mission. Il y également fort à parier que les Etats-Unis ne se contenteront pas seulement de valider ce transfert mais mettront aussi la main à la pâte pour former les Ukrainiens. Le défi logistique reste plus compliqué mais pas insurmontable non plus. En effet, vu le nombre de F-16 encore en service de par le monde, Kiev ne devrait pas

avoir beaucoup de soucis à mettre en place une chaîne logistique qui tienne la route, d'autant plus que les Danois et les Néerlandais céderont vraisemblablement leur stock de pièces détachées avec le retrait de leurs appareils. Le véritable goulet d'étranglement pourrait être représenté par la munition. Kiev n'en dispose pas et devrait en recevoir en quantité, respectivement répéter la prouesse technologique déjà réalisée sur d'autres appareils pour assurer l'emport par des avions occidentaux de la munition aérienne dont il dispose déjà. Dans le cas d'une livraison occidentale, il faudra alors que les Etats-Unis puissent assurer les cadences de production pour suivre la consommation journalière qui pourrait se produire sur le théâtre ukrainien. Une contingence, qui là également, ne semble pas insurmontable.

Cependant, le véritable problème est représenté par la structure même du champ de bataille. Si les forces aériennes russes ne semblent pas disposer du potentiel suffisant pour s'opposer à un adversaire aérien, en revanche ce n'est pas le cas de ses systèmes de défense sol-air qui interdisent le champ de bataille. Cela signifie que les Ukrainiens devraient tout d'abord mener une campagne SEAD/DEAD avec ses 50 appareils. Une telle mission requiert toutefois des savoirs particuliers de la part des pilotes, ainsi qu'une capacité à pouvoir mener des opérations aériennes coordonnées, ce qui pourrait d'autant plus allonger l'instruction des équipages ukrainiens. Ensuite, de telles missions ne se font pas sans perte et il serait donc possible que le potentiel ukrainien soit usé avant de n'avoir pu faire quoi que ce soit au profit des forces terrestres et d'une contre-offensive. Ces appareils ne seraient donc qu'un bon début pour les Ukrainiens, mais ils devraient être suivi par d'autres dons pour atteindre les 120 appareils demandés par Zelensky. Ce n'est en effet qu'à ce prix-là que Kiev parviendra à mettre en place une force utilisable pour ses objectifs de guerre dans l'espace aérien. Au vu de ce qui précède, un tel scénario ne pourra pas se réaliser avant plusieurs mois, voire années.

Conclusion

Kiev semble donc encore bien loin de réaliser ses velléités de pouvoir compter à terme sur une force aérienne équipée de matériel occidental. La plupart des pays-candidats attendent en effet l'arrivée de F-35 et ses premières capacités opérationnelles avant de se délester de ses F-16. Cela repousse donc à chaque fois un peu plus le délai de leur mise à disposition, même dans le cas où l'instruction des pilotes ukrainiens débiterait auparavant. Le bât blesse également sur le volume des dons qui varie entre 50 et 90 appareils, ce qui pourrait s'avérer insuffisant pour terrasser la défense sol-air russe. L'aviation ukrainienne serait donc contrainte à une lente mais certaine usure voyant son potentiel se réduire plus rapidement que le temps nécessaire à le mettre sur pied. Il n'en reste pas moins que le symbole d'une livraison d'avions occidentaux serait fort envers la Russie, même s'il risque de ne pas s'avérer suffisant sur le champ de bataille.