

Préparé et rédigé par : Capt (Marine) (à la retraite) M. Braham

Édité par : Carole Koch

**Introduction :** Le Tupolev Tu-95, aussi connu sous le nom de « Bear », pour l'OTAN, est un avion emblématique de la Guerre froide.

Des photographies du Bear ornaient souvent les pages des magazines et des journaux occidentaux. Sur ces photographies, on voyait habituellement un avion d'interception de l'OTAN, non loin du Bear, tandis que ce dernier effectuait des patrouilles dans les zones limites situées à proximité de l'espace aérien de l'OTAN.



**Conception :** Au début des années 1950, le gouvernement soviétique a fait un appel d'offres, auprès du bureau d'études de Tupolev et de Myasishchev, pour la conception d'un nouveau bombardier qui aurait une autonomie de vol de 8 000 km (4 970 mi), ce qui serait amplement suffisant pour poser une grande menace contre des cibles américaines importantes. Un autre but de la conception était que le bombardier puisse transporter une charge d'au moins 11 000 kg (11 tonnes) au-dessus de la cible.

C'est l'offre de Tupolev qui a été choisie et la construction du Tu-95 a été approuvée officiellement par le gouvernement le 11 juillet 1951.

Le vol du premier prototype du Tu-95 a eu lieu le 11 novembre 1952, mais le prototype s'est écrasé au sol en raison d'une défaillance de l'engrenage des

hélices. Cependant, suite à des essais en vol supplémentaires, qui ont produit des meilleurs résultats, la production en série de l'aéronef a commencé en janvier 1956.

**Mise en service :** Le Tu-95, tout comme son équivalent américain, le Boeing B-52 Stratofortress, a continué à effectuer des vols pour les forces aériennes russes bien qu'il y ait eu de nombreuses modifications, au fil des ans, dans la conception des bombardiers. Ce qui explique, en partie, la longue vie du Tu-95, tout comme celle du B-52, est le fait qu'il pouvait être facilement modifié pour accomplir des missions différentes. En effet, quoique la fonction d'origine du Tu-95 était de larguer des armes nucléaires non guidées, il a pu être modifié par la suite afin d'accomplir un vaste éventail de fonctions, comme le déploiement des missiles de croisière, les patrouilles maritimes (Tu-142) et même le transport de passagers civils (Tu-114). Une autre variante, le Tu-126, a été construite à partir du Tu-114 pour pouvoir utiliser le système de détection et de commandement aéroporté (SDCA) (en anglais : AWACS pour *Airborne Warning and Control System*)

Quant à la version Tu-95RT de cet appareil, elle est devenue un emblème de la Guerre froide, car elle effectuait des missions de surveillance maritime vitales et elle relayait ainsi des informations cruciales à des avions, des navires et des sous-marins de l'Union soviétique. La caractéristique qui permettait de l'identifier était le gros radome qui se trouvait sous le fuselage et qui protégeait une antenne de radar dont la fonction était de repérer les navires et de les prendre pour cible.

Lorsque les avions de chasse de l'OTAN interceptaient le Tu-95, les artilleurs de ce dernier pointaient leurs deux canons vers le haut afin de ne pas contrarier les pilotes des avions de chasse. De la même façon, les règles d'engagement de l'OTAN, en ce qui concernait les interceptions du Tu-95, interdisaient à ses hommes de calculer une solution de tir avec un radar de conduite de tir, de crainte que cette action soit interprétée comme un geste hostile par les Soviétiques.

Au plus fort de la Guerre froide, on faisait à toutes les semaines la preuve de la grande autonomie de vol du Tu-95. Pour ce faire, deux avions Tu-95 partaient de la péninsule de Kola pour ensuite se rendre à Cuba, en longeant la côte est américaine, sous l'escorte continue de l'OTAN.

En 1961, le Tu-95 a porté et laissé tomber la AN602 Tsar Bomba, la bombe nucléaire la plus puissante que l'on ait jamais fait exploser (sa puissance avait été réduite délibérément de 100 à 50 mégatonnes).

De nos jours, tous les avions Tu-95 qui sont en service dans l'armée russe sont des variantes du Tu-95MS, construites dans les années 1980 et 1990. On s'attend à ce que les nouvelles versions du Tu-95 restent en service jusqu'en 2040<sup>1</sup>.



**Tu-95MS**

<sup>1</sup> Ce qui serait une réussite hors du commun – plus de 90 années de service pour un aéronef!

**Les variantes :** Voici quelques-unes des principales variantes du Tu-95.

- **Tu-95/Tu-95M :** Une variante simple du bombardier stratégique de longue portée. L'OTAN lui a donné le surnom de Bear-A.
- **Tu-95K/Tu-95KD :** Elle a été conçue pour transporter le missile air-sol Raduga Kh-20 et elle était connue de l'OTAN sous le surnom de Bear-B.
- **Tu-95MR :** Une version modifiée du Bear-A qui effectuait des missions de reconnaissance photo pour les forces aéronavales de la Russie. Son surnom était Bear-E.
- **Tu-95MS/Tu-95MS6/Tu-95MS16 :** Cette variante était pourvue d'une plateforme, complètement nouvelle, pour le déploiement des missiles de croisière, qui est devenue la plateforme de lancement pour le missile Raduga Kh-5. Elle était connue sous le surnom de Bear-H.
- **Tu-114 :** Un avion de ligne qui tire son origine du Tu-95.
- **Tu-95LaL (Tu-119) :** Cet aéronef a vu le jour dans le cadre d'un projet expérimental qui avait pour but de construire un avion à propulsion nucléaire.
- **Tu-126 :** Un appareil qui était dérivé du Tu-114 et qui était équipé du système *Airborne Early Warning & Control* (AEW&C).
- **Tu-142 :** Une variante du Tu-95 qui effectuait des missions de surveillance maritime dans le cadre de la lutte anti-sous-marine. Elle était connue de l'OTAN sous le surnom de Bear-F.

### Spécifications

#### Caractéristiques générales

- **Membres d'équipage :** 6-7

- **Longueur** : 46,2 m (151 pi 6 po)
- **Envergure** : 50,10 m (164 pi 5 po)
- **Hauteur** : 12,12 m (39 pi 9 po)
- **Surface des ailes** : 310 m<sup>2</sup> (3 330 pi<sup>2</sup>)
- **Masse, sans charge** : 90 000 kg (198 000 lb)
- **Masse, avec charge** : 171 000 kg (376 200 lb)
- **Masse maximale au décollage** : 188 000 kg (414 500 lb)
- **Installation motrice** : 4 turbopropulseurs de type Kuznetsov NK-12M, d'une puissance de 11 000 kW (14 800 shp) chacun

### Performance

- **Vitesse maximale** : 920 km/h (510 nœuds, 575 mph)
- **Autonomie de vol** : 15 000 km (8 100 nmi, 9 400 mi)
- **Plafond** : 13 716 m (45 000 pi)
- **Vitesse ascensionnelle** : 10 m/s (2 000 pi/min)
- **Charge alaire**: 606 kg/m<sup>2</sup> (124 lb/pi<sup>2</sup>)
- **Puissance/masse** : 235 W/kg (0,143 hp/lb)

### Armement

- **Canons contrôlés par radar** : 1 ou 2 canons automatiques (23 mm AM-23) dans la tourelle arrière
- **Missiles**: Jusqu'à un poids 15 000 kg (33 000 lb), ce qui peut inclure les missiles air-sol tels que le Raduga Kh-20, le Kh-22, le Kh-26, et le Kh-55



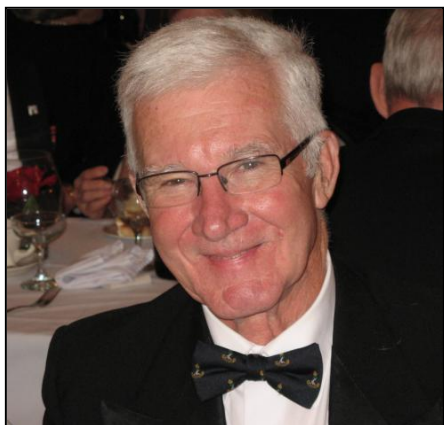
Tu-95MS

### Bibliographie :

1. *Soviet Military Power, 1990*, Ministère de la défense des États-Unis
2. [http://en.wikipedia.org/wiki/Tupolev\\_Tu-95](http://en.wikipedia.org/wiki/Tupolev_Tu-95)
3. <http://www.ausairpower.net/Profile-Tupolev-Bear.html>
4. <http://www.fas.org/nuke/guide/russia/bomber/tu-95.htm>
5. <http://www.centennialofflight.gov/essay/Aerospace/Tupulov/Aero59.htm>
6. [http://www.military-today.com/aircraft/tupolev\\_tu95\\_bear.htm](http://www.military-today.com/aircraft/tupolev_tu95_bear.htm)

- 
7. [http://www.military-today.com/aircraft/tupolev\\_tu95\\_bear.htm](http://www.military-today.com/aircraft/tupolev_tu95_bear.htm)
- 

**Capitaine (Marine) (à la retraite) M. Braham, CD**



Mike Braham est diplômé du Collège militaire royal (1965). Il a été officier dans la marine et haut fonctionnaire du ministère de la Défense nationale. Il est un passionné de l'histoire militaire.