

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 145 (2000)
Heft: 11

Artikel: Abattu au-dessus de la Yougoslavie... : le sauvetage d'un pilote américain
Autor: Kaj-Gunnar, Sievert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-346071>

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: 19.03.2025

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

Abattu au-dessus de la Yougoslavie...

Le sauvetage d'un pilote américain

Pendant la guerre aérienne contre la Yougoslavie, les bombardiers furtifs de Lockheed, les *F-117A Nighthawk* (Faucon de nuit) attaquent des objectifs stratégiques importants et fortement défendus. Au cours de la quatrième nuit de bombardement, un *Nighthawk* est abattu. Le pilote peut faire fonctionner son siège éjectable; une formation de spécialistes va le récupérer quelques heures plus tard et le ramener, au cours d'une opération risquée. Les causes du succès de la défense aérienne yougoslave n'apparaissent pas encore clairement, mais les sources disponibles permettent de reconstituer les faits¹.

■ Sievert Kaj-Gunnar

Le capitaine-pilote Dale Zelco est surpris: un *MiG-21* yougoslave l'a pris dans son viseur et a tiré deux missiles, vraisemblablement des *R-80* (l'équivalent du missile russe *AA-8 Aphid*). L'un atteint le réacteur gauche du *F-117A*. Zelco subit le feu des canons du *MiG*. Il cherche à se dégager en effectuant un brusque piqué, ce qui l'amène dans la zone d'efficacité de la DCA. Des missiles sol-air *SA-3* ou *SA-4* touchent son *Nighthawk* qui est en perdition. Le capitaine Zelco actionne son siège éjectable...

Engagement au-dessus de la Yougoslavie

L'opération «ALLIED FORCE», la guerre aérienne contre la Yougoslavie, commence le 24 mars 1999. L'OTAN attaque avec toutes sortes d'avions de combat, parmi eux 12 *F-117A*

du *8th Fighter Squadron* de l'*US Air Force*, en provenance de la base de Holloman au Nouveau-Mexique. Ils se trouvent stationnés sur l'aérodrome d'Aviano en Italie du Nord. Le quartier général de l'OTAN leur donne l'ordre de combattre des objectifs importants et fortement défendus. Pendant les quatre premières nuits d'opération, les *Nighthawk* effectuent plus de 40 missions réussies. D'autres sont prévues pour la nuit du 27 au 28 mars. Lors de leurs engagements risqués au Panama (1989) et en Irak (1991), les pilotes américains de *F-117A* faisaient toute confiance à la furtivité et à la haute technologie de leurs appareils. Il en va de même en 1999: l'un d'eux prétend que «la nuit appartient aux Faucons de nuit». Seuls des pilotes triés sur le volet ont la chance de voler sur *Nighthawk*. L'un d'eux, le capitaine Zelco, reçoit la mission de détruire, dans la nuit du 27 mars, le centre militaire d'essais de Nikinci, utilisé par les forces aériennes et terrestres yougoslaves.

Lorsqu'il décolle avec son *F-117A* (chiffre d'identification, 82-806), il ne sait pas que, dès le début, sa mission est placée sous une mauvaise étoile. Un officier français, travaillant pour la Russie, a révélé à Moscou l'objectif et le plan de vol. Les Russes ont transmis l'information aux Serbes qui organisent la défense du centre d'essai, avec 3 radars russes *P-12* (code de l'OTAN, *Spoonrest*) modifiés, qui sont à même de localiser des avions furtifs. Les ingénieurs ont constaté que le *F-117A*, à cause de sa forme, ne renvoie pas les signaux au radar qui les a émis, mais que d'autres radars arrivent à les enregistrer. Ainsi, si l'on engage de manière combinée plusieurs stations de radar, on peut capter des retours de signaux, les exploiter et localiser l'avion furtif.

Le «Nighthawk» est attendu

Le capitaine Zelco ne sait pas, lorsqu'il poursuit sa mis-

¹ Cet article a paru dans *Schweizer Soldat* 4/2000. Merci à son rédacteur en chef, le colonel Werner Hungerbühler d'en avoir autorisé la reprise.

sion après un ravitaillement en vol, que la défense aérienne et la chasse serbes, en alerte, attendent l'intrus. Même les conditions météorologiques ne sont pas à l'avantage du pilote américain : il y a presque pleine lune et peu de nuages dans le secteur d'engagement. Alors que le *F-117A* 82-806 approche de son objectif, il se fait localiser par les radars serbes. Le détecteur de radar du capitaine Zelco a bien dû lui signaler que son avion est « illuminé » par un radar adverse ; le pilote ne pense vraisemblablement pas que les Serbes ont coordonné l'engagement de plusieurs radars et il se sent en sécurité.

Le contrôle au sol de l'OTAN lui indique qu'un

MiG-21 croise dans le secteur de Budjanovci. Le pilote est amené assez près du *F-117A*, le voit passer devant lui et l'identifie. Il se met alors en position de tir derrière l'appareil américain et lâche deux missiles air-air ; il attaque ensuite son adversaire touché au canon de bord. Le *F-117A* s'écrase à 20 h 38 (heure locale), à environ 7 kilomètres de Nikinci, près de la ville de Budjanovci.

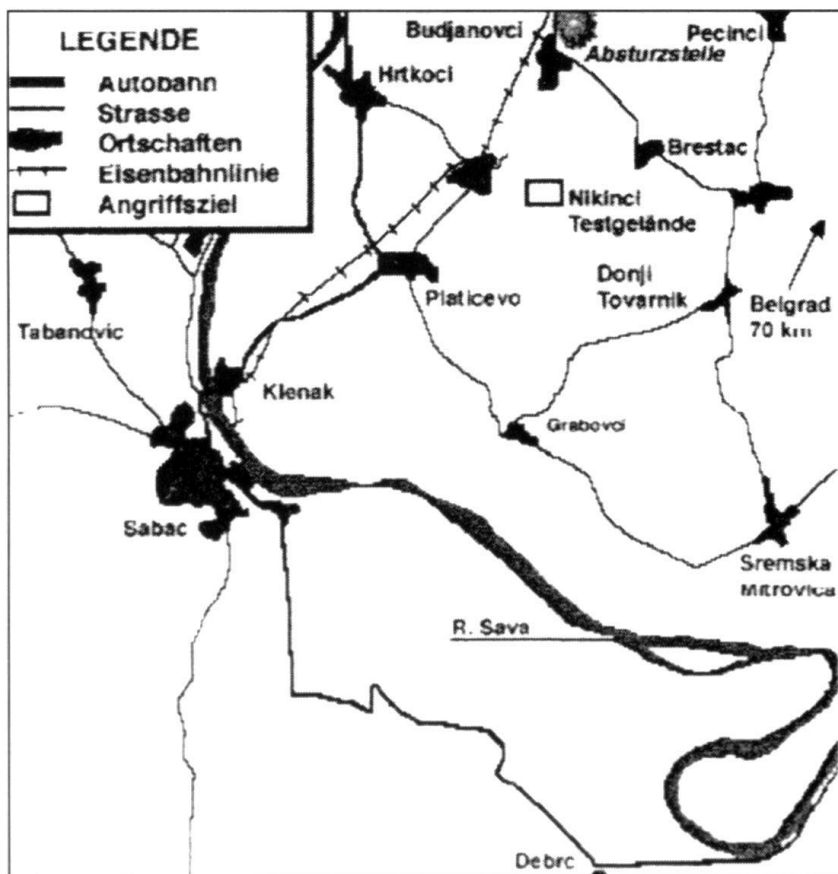
L'opération de sauvetage

Le capitaine Zelco ne se souvient pas d'avoir déclenché son siège éjectable ; il ne réalise sa situation qu'au moment où il pend au bout de son parachute ; il actionne alors son émetteur

de secours, afin de signaler aux autres avions de l'OTAN qu'il a été abattu. Il n'émet pas longtemps, car il craint que les Serbes ne surveillent la fréquence. Il profite de sa descente pour jeter un coup d'œil sur sa zone d'atterrissage et y repérer des chemins de fuite ou des cachettes.

Zelco touche le sol à quelque 200 mètres de l'épave, dans un champ fraîchement labouré. A proximité, il découvre une voie de chemin de fer ainsi qu'une route à forte circulation. Comme il ne sait pas si un automobiliste de passage ne l'a pas repéré, il prend immédiatement la fuite. Il se rappelle son instruction SERE (*Survival, Evasion, Resistance and Escape*) : ce n'est plus de la théorie mais de la pratique ! Peu de temps après, Zelco entend les patrouilles et des chiens qui sont à sa recherche, quelque quatrevingts hommes.

Pendant ce temps, une opération de sauvetage est lancée par l'*US Air Force* : 8 hélicoptères dirigés par 2 *Sikorsky MH-53J Pave Low* de la *21th Special Operations Squadron* décollent de Tuzla en Bosnie pour se rendre dans le secteur où s'est abîmé le *F-117A*. La couverture aérienne des hélicoptères est assurée par 4 *F-16C Fighting Falcon* et 2 *F-15C Eagle*. Grâce au GPS et à l'émetteur de secours du pilote, les sauveteurs parviennent à localiser exactement la position du pilote. L'endroit où ils vont le récupérer n'est pas connu. Des sources britanniques prétendent que le pilote a été recueilli vers 3 h 30 (heure locale) à environ 16 kilomètres de son point de



chute par un *Combat Rescue Team* d'un *Sikorsky MH-53J Pave Low*. Via la Bosnie, Zelco est amené à Aviano où il est examiné par les médecins.

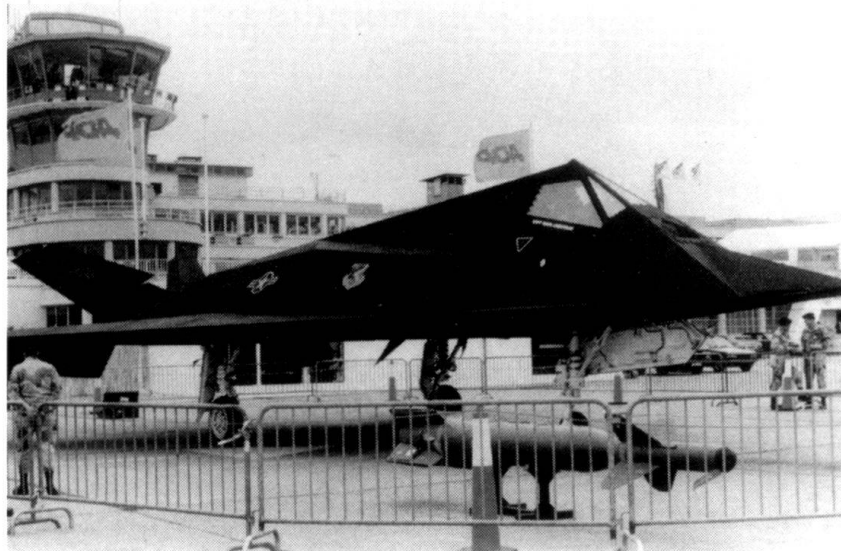
Les causes de la destruction du « F-117A »

La destruction du *F-117A* par les Serbes donne lieu à toutes sortes de spéculations. L'*US Air Force* annonce d'abord qu'il s'agit des conséquences d'un défaut technique. Des accidents techniques ont déjà eu lieu dans le passé : un appareil s'est écrasé, le 17 septembre 1997, dans une zone habitée de l'Etat du Maryland. Les spécialistes ont diagnostiqué une « instabilité structurelle ». On parle également d'une « chance » de la défense aérienne yougoslave. Ultérieurement, l'*US Air Force* va donner trois raisons :

■ La défense aérienne yougoslave, sur la base des attaques précédentes, a été mieux engagée et a obtenu le maximum avec ses moyens limités.

■ Le 27 mars, le *F-117A* suit le même plan de vol que ses homologues, les nuits précédentes. Les Serbes ont déployé des moyens de défense aérienne le long de cette « route ». Lorsqu'un *Nighthawk* apparaît à nouveau, une salve de plusieurs missiles de type *SA-3* est tirée. Un ou plusieurs d'entre eux explosent à proximité de l'appareil, qui est gravement endommagé par les éclats.

■ Une autre raison invoquée, c'est que l'avion de brouillage



Un F-117A exposé au Bourget.

électronique de type *Grumman EA-6B Prowler* opère à une trop grande distance du *F-117A*, pour lui assurer une protection effective. A cause de cela, l'appareil furtif est plus « visible » que d'habitude.

Même si la destruction s'explique par un enchaînement de plusieurs causes, il s'avère que le *F-117A* n'est pas invulnérable. Si ce bombardier est accroché par un chasseur, il a peu de chances de survie ! L'opération de sauvetage, quant à elle, prouve les capacités tactiques de l'*US Air Force* d'aller récupérer avec succès ses pilotes abattus, même dans des terrains difficiles.

Conséquences

Après la destruction du *Nighthawk*, des sources russes prétendent que l'OTAN a cherché à détruire l'épave par un bombardement aérien, afin d'empêcher qu'elle ne tombe aux mains de ses adversaires ; cette mé-

thode a déjà été utilisée pendant la guerre du Golfe, après la destruction d'un avion furtif. Cependant, comme l'*US Air Force* n'est pas à même de donner, en temps utile, l'emplacement de l'épave, l'attaque n'est pas déclenchée. D'après le journal russe *Kommersant*, Moscou est très intéressé par l'épave. En l'analysant, les ingénieurs en armement espèrent obtenir des connaissances nouvelles touchant à la technologie de la furtivité, jusqu'alors tenue secrète par les Américains. Ils pensent progresser de cette façon dans les contre-mesures permettant de localiser des avions furtifs. Les Chinois, eux-mêmes, auraient manifesté de l'intérêt.

Quoi qu'il en soit, on ne sait pas où elle se trouve aujourd'hui. Des sources officielles américaines traitent de manière approfondie des causes de la destruction et de l'importance de l'épave. Le *F-117A* est conçu sur la base d'une technologie des années 1960 et 1970, qui



n'est pas comparable à celle utilisée pour le bombardier *Northrop B-2*. Les composants du *F-117A*, qui ne sont plus *state-of-the-art*, appartiennent à la première génération de la technologie de la furtivité. Toutefois, les radars des Serbes ne sont pas, eux aussi, des plus modernes. La question demeure : comment un *F-117A* peut-il s'imposer face à des radars et à une défense aérienne modernes ?

Un avion dont on ne parlait pas

Le développement du *F-117A Nighthawk* de Lockheed a commencé dans les années 1970. Cet avion devait être invisible sur les radars, bénéficiant ainsi

de très bonnes chances de survie. Les constructeurs ont suivi des voies toutes nouvelles, d'une part en utilisant des matériaux qui absorbent les ondes des radars, d'autre part en donnant à l'appareil une forme extérieure, calculée par ordinateur, qui disperse tous azimuts les ondes des radars.

Ainsi est né, dans le plus grand secret, un avion extraordinaire et révolutionnaire. Il faudra des années pour que le ministère américain de la Défense admette l'existence du *F-117A*, officiellement introduit en 1982, qui ne vole d'abord que de nuit. Selon le *Air Combat Command*, celui-ci est en vol «le meilleur des meilleurs». Lors de l'invasion du

Panama et pendant la guerre du Golfe, il effectue avec succès de nombreuses missions qui prouvent ses performances. C'est le seul avion de combat américain qui attaque des objectifs sur et autour de la capitale irakienne, une zone très fortement défendue.

L'appareil du capitaine Zelco a été construit dans le quatrième lot et a volé pour la première fois le 12 août 1984. Un mois plus tard, il était remis à l'*US Air Force* qui va, à plusieurs reprises, le moderniser et améliorer son aptitude au combat. Pendant la guerre du Golfe, le 82-806 a effectué 39 engagements.

K. G. S.