



# Rubrique Historique de GUERRELEC N°7

« Si vous n'écrivez pas votre propre histoire,  
personne ne l'écrira pour vous »

Jean-Paul SIFFRE

## **Naissance du concept *Wild Weasel* au Vietnam**

Le F-100 « Super-Sabre » a été le premier Chasseur supersonique en palier. Dès le milieu des années 1950 cet avion représentait le meilleur de la technique aéronautique du moment. Les milieux autorisés s'entendent pour dire qu'il y avait deux types de pilotes de Chasse : les pilotes de F-100 et les autres... Il est vrai que pour avoir été un pilote de la première catégorie citée, je puis assurer que la « bête » n'est pas facile à dompter. Peu de pays furent équipés de ces monstres de pilotes de F-100 et les autres... Il est vrai que pour avoir été un pilote de la première catégorie citée, je puis assurer que la « Bête » n'était pas facile à dompter. Peu de pays furent équipés de ces monstres de près de 20 tonnes à pleine charge : hormis les Etats-Unis, seuls le Danemark, Taïwan, la Turquie et la France<sup>1</sup> eurent cet immense privilège.

### **Wild Weasel**

On peut dire que les missions les plus dangereuses effectuées par les « Super-Sabre » furent les missions des F-100F<sup>2</sup> *Wild Weasel*. Le premier site

nord-vietnamien de SA-2 a été découvert et identifié par un avion de reconnaissance de l'USAF en avril 1965 et dès juillet six autres avaient été découverts. Un F-4C « Phantom II » fut abattu par un missile SA-2 *Guideline* le 24 juillet 1965.

C'est seulement à partir de cette date que l'attaque de ces sites fut autorisée. De telles attaques situées dans la zone sanctuarisée autour de Hanoï, Haiphong et Pluc Yen ne pouvaient avoir lieu. Cependant les sites furent formellement identifiés par des clichés pris à basse altitude. Si une batterie de missiles était déployée en dehors de cette zone, une mission de destruction était montée.

La réponse à cette menace était d'équiper des avions d'attaque avec des équipements de GE capables d'aveugler les radars ennemis. Des équipements ECM en pod furent rapidement développés et déployés. Il fut clairement établi que le meilleur moyen de combattre la menace sol-air serait de détruire les radars de guidage de ces batteries. Pour

ce type de mission, il fut donc décidé d'envoyer des avions en « éclaireurs », équipés de systèmes capables de détecter et de localiser les radars ennemis et emportant des armements pour détruire ces dits radars. Cette tentative vit le jour en 1964 lorsqu'un certain nombre de F-100F équipés avec des équipements de *homing* QRC-253-2 furent testés contre une batterie de missiles *Hawk* lors de l'exercice *Coldfire*. Une task force formée le 3 août, sous les ordres du général K.C.Dempster, arriva rapidement à la même conclusion et chargea les sociétés Bendix et Applied Technology Inc. (ATI) de fournir des solutions.

Des suites d'autoprotection étaient disponibles depuis plusieurs années pour de gros avions mais celles-ci étaient trop grosses, trop lourdes et trop chères pour être installées à bord d'avions tactiques. ATI avait déjà développé des équipements plus petits et plus légers pour les U-2 et ce grâce à la technologie des transistors. Cette société reçut un contrat (écrit à la craie sur un tableau noir et photographié, d'après la légende) pour produire un RWR, un détecteur de départ missile et un récepteur de radar d'interception accordable pour installation à bord du F-100F (58-1231).

La société North American (constructeur des F-100 « Super-Sabre ») étudia la faisabilité de l'installation de tels systèmes et installa rapidement des matériels de présérie dans quatre F-100F (58-1221, -1226, -1227, -1231). Ces équipements comprenaient un AN/APR-25, radar *homing* et *warning receiver* capables de détecter et de localiser le radar de tir standard du système SA-2 émettant en bande S (et le signal des modèles évolués émettant en bande C ainsi que les émissions en bande X des radars d'interception). Les menaces étaient présentées en cabine sur un écran de 7,62 cm de diamètre. Un récepteur à cristal adaptable AN/APR-26 pouvait détecter le changement de puissance dans la bande L du radar de guidage *Fan Song* ce qui indiquait un tir de missile imminent. Le changement de puissance allumait une lampe rouge dans la cabine

du F-100F. Enfin, un récepteur IR-133 complétait l'équipement. Ce récepteur avait une plus grande sensibilité que l'APR-25 et offrait ainsi une alerte à plus grande distance. Il donnait également une classification des menaces au travers de l'analyse du signal. Les avions modifiés furent en plus équipés d'une caméra panoramique KA-60 et d'un magnétophone à bande à deux pistes.

## Déploiement en combat

Les quatre F-100F modifiés *Wild Weasel I* furent la base d'une nouvelle unité, la 6234<sup>th</sup> TFS, formée de cinq pilotes de F-100 volontaires, cinq « back-seaters » auparavant EWO<sup>3</sup> venant des B-52 ou des B-66 et une quarantaine de spécialistes au sol. L'unité fut déployée à Korat RTAFB<sup>4</sup> le jour du Thanksgiving Day 1965. Cet escadron était sous le contrôle de la 388<sup>th</sup> TFW.

La première mission de *Wild Weasel* sur F-100F eut lieu le 3 décembre 1965 avec deux F-100F accompagnés de quatre F-105. Employant le nom code *Iron Hand*, les F-100F identifièrent et localisèrent un site radar qui fut détruit par les F-105 d'accompagnement. Ces premiers *Wild Weasel* étaient armés de deux paniers de roquettes LAU-3A chargés de douze roquettes de 2,75 pouces chacun. Ces armements furent rapidement remplacés par des bombes. Par la suite, les missions ne comprenaient qu'un seul F-100F, souvent protégé par des avions de couverture et des avions de reconnaissance. La mission était extrêmement dangereuse et un F-100F fut abattu par la DCA le 20 décembre. La première destruction confirmée d'un radar de SA-2 eut lieu le 22 décembre. Cette destruction fut occasionnée par le tir de roquettes de pénétration explosives et le tir de 2 900 obus de 20 mm<sup>5</sup>. Plusieurs missiles SA-2 furent attaqués en même temps malgré leur camouflage sous filets. Cette attaque permit au capitaine Alan Lamb qui détruisit par la suite deux autres radars de recevoir la Silver Star ; les six équipages reçurent la DFC<sup>6</sup>.

Trois F-100F *Wild Weasel I* supplémentaires furent déployés dans le Sud-est asiatique le 27 février 1966 et rapidement ces avions furent en tête de toutes les missions d'attaque contre les objectifs du Vietnam du Nord. A partir du printemps 1966, les F-100F furent dotés du missile antiradar *AGM-45A Shrike*. Ce missile détectait passivement les émissions radar et se guidait sur l'émission jusqu'au but, l'antenne du radar était détruite par effet de souffle. Le premier emploi opérationnel du *Shrike* eut lieu le 18 avril 1966.

De nombreux objectifs potentiels pour les F-100F *Wild Weasel I* étaient situés loin dans des zones où les avions de l'USAF n'avaient pas le droit de pénétrer sans une permission spécifique et individuelle. Ce fut un épisode dont se souviendra le Commandant Donald L. « Buns » Frazier lorsque, pilote de F-100F, il demanda expressément l'autorisation d'attaquer un site radar particulièrement gênant dans la région d'Hanoï. Sa demande suivit la voie hiérarchique. Quel ne fut pas son étonnement lorsqu'il reçut un appel téléphonique personnel du président

Lyndon Johnson lui autorisant l'attaque ! La mission eut lieu le lendemain.

Un autre F-100F *Wild Weasel I* fut abattu par la DCA le 23 mars 1966. Au regard de ces deux pertes, ce furent neuf destructions confirmées de sites radar mises au crédit des équipages des F-100F, sans compter les nombreux radars qui furent contraints de ne pas émettre pendant que des raids pénétraient dans la zone qu'ils étaient censés protéger. Seulement sept avions furent modifiés pour la mission connue sous le nom de SEAD<sup>7</sup>. La flotte des F-100F *Wild Weasel* opéra essentiellement depuis la base de Korat en Thaïlande comme un détachement secret du Tactical Air Warfare Center d'Eglin AFB en Floride. Ces missions de combat, officiellement connues comme des évaluations, eurent lieu du 20 décembre 1965 à juillet 1966.

Ayant donné ses lettres de noblesse au concept *Wild Weasel*, les F-100 F furent remplacés par des F-105F *Wild Weasel III*. Devenus F-105 G, ces derniers furent eux-mêmes suivis des F-4C, puis E *Wild Weasel IV*, les fameux F-4G.

**Pierre-Alain Antoine**

Notes :

1. La France reçut 99 exemplaires des versions D et F
2. F-100F : version biplace du F-100D
3. Back-seater: occupant de la place arrière d'un chasseur biplace  
EWO : Electronic Warfare Officer
4. Korat RTAFB: Royal Thailand AFB
5. Le F-100 est équipé de quatre canons *Pontiac M 39* de 20 mm approvisionnés à 200 obus par arme
6. DFC: Distinguished Flying Cross
7. SEAD: Suppression of Enemy Air Defence

**Comité Historique de Guerrelec : B. Agnard, P.A. Antoine, G. Moulard, P. Wodka-Gallien**  
**Revue Historique N° 7 - Février 2006 © Guerrelec**