

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2008)
Heft: [1]: Aviation

Artikel: B52, B1 et B2 au tapis
Autor: Vautravers, Alexandre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-346938>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

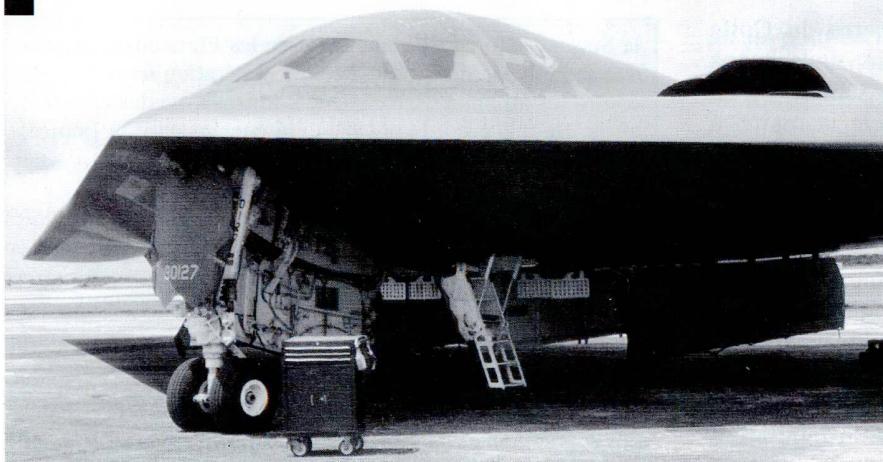
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.02.2026

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



Le B-2 *Spirit* 89-0127 détruit le 23 février 2008 au décollage de la base aérienne (AFB) d'Andersen à Guam.
Toutes les illustrations : USAF.

B52, B1 et B2 au tapis

Maj EMG Alexandre Vautravers

Rédacteur en chef, RMS+

Au moment où les forces aériennes stratégiques russes montrent leurs muscles, la perte coup sur coup de trois bombardiers américains fait tache d'huile. Les critiques fusent tous azimuts, accusant tour à tour les personnels de négligence, de fatigue en raison de la haute intensité des actions aériennes au-dessus de plusieurs théâtres d'opération, mais aussi en raison d'un manque de moyens.

En effet, la plupart des accidents sont liés aux opérations depuis la base d'Anderson, sur l'île de Guam dans l'océan indien. Le problème n'est pas propre à l'US Air Force. Le 12 février de cette année, un appareil de guerre électronique embarqué EA-6B *Prowler* s'est également écrasé à 30 km au Nord-Est de Ritidian Point, après que son équipage de 3 hommes se soit éjecté. Les résultats de l'enquête n'ont toujours pas été dévoilés.

Spirit

Le samedi 23 février 2008, un B-2 *Spirit* (89-0127) WM baptisé « *Spirit of Kansas* » décolle à 10h30 de la base aérienne d'Anderson. L'appareil faisait partie d'un groupe de quatre B-2 du 393rd Bomb Squadron déployés à Guam depuis le 7 octobre 2007 (88-0331, 89-0127, 90-0129 et 93-1086). Le crash a lieu alors que deux appareils rentraient à leur base d'attache, Whitman dans le Missouri.

Lors de la check-list pré décollage, à 9h29, l'équipage constate que trois capteurs fonctionnent mal et indiquent une pression trop élevée. Un mécanicien effectue une recalibration des instruments –en l'occurrence le tube de Pitot, qui indique la vitesse

relative en fonction de la pression de l'air- à 9h34, sans savoir que la panne provient d'eau dans les capteurs.

A 10h29, l'équipage enclenche les radiateurs de bord ; l'eau s'évapore mais les capteurs indiquent désormais une pression trop faible. A 10:30:12, le bombardier commence son décollage sur la piste 06R d'Anderson AFB. L'appareil roule, mais l'ordinateur de bord indique une fausse vitesse relative. Le pilote tire donc sur le manche à une vitesse de 133 noeuds au lieu des 145 requis pour le décollage. 38 secondes plus tard, l'appareil est en perte de vitesse et l'ordinateur de bord prend automatiquement les commandes ; croyant faussement que l'avion pique du nez, le pilote automatique lève le nez de 30 degrés. En *stall*, le B-2 s'incline sur la gauche et l'aile touche le sol. A ce moment, les deux membres d'équipage s'éjectent. L'appareil s'écrase en bout de piste. Le second appareil, déjà en l'air, reçoit

L'épave du *Spirit* accidenté à Guam.



aussitôt l'ordre de faire demi-tour et d'atterrir à Guam. Le B-2 écrasé avait accumulé 5176 heures de vol sans incident. D'ailleurs, cet accident est le seul connu au sein de la flotte de 21 bombardiers furtifs, depuis leur livraison à Whiteman le 12 décembre 1993. Néanmoins, chaque appareil coûte la bagatelle d'1,2 milliard de dollars et un « grounding » de la flotte de B-2 a été ordonné. Aussitôt, six B-52H du 96th Bomb Squadron issus de Barksdale en Louisiane ont été déployés à Guam pour assumer le service de vol.

Stratofortress

Le dimanche 20 juillet 2008 à 9h45, un B-52 *Stratofortress* au départ de la base aérienne d'Andersen en route pour effectuer une parade aérienne le jour de la libération de Guam, s'est écrasé environ 45 km au nord du port d'Apra. Au moins trois membres d'équipage ont été tués. L'appareil, issu du 2nd Bomb Wing de Barksdale, effectuait avec 8 autres B-52 et un équipage de 350 soldats une rotation sur la base opérationnelle avancée dans le Pacifique.

On peut évidemment compatir à l'accident d'un « vétéran » comme le B-52, un appareil qui a effectué son premier vol le 15 avril... 1952. Qu'une telle machine, pesant 88 450 kg à vide et capable d'emporter 20 650 kg d'armement soit toujours en état de voler est une performance. Mais son successeur, depuis son premier vol le 23 décembre 1974, a longtemps été la cible de nombreuses critiques.

B-52H: le Big Ugly Fat Fellow (BUFF) n'a pas encore dit son dernier mot...



Lancer

Le 8 mars 2008, un B-1B de retour à Guam d'un meeting aérien à Singapour, a fait un atterrissage d'urgence après avoir annoncé une fuite hydraulique. Une fois au sol, l'équipage a évacué précipitamment l'appareil – apparemment sans avoir serré les freins. Le bombardier a roulé et a subi de « sérieux dégâts » lorsqu'il est entré en collision avec deux camions de lutte contre l'incendie.

Le vendredi 4 avril 2008, un B-1B a explosé sur la base aérienne d'Al Udeid au Qatar. A la suite d'une panne hydraulique, l'appareil serait entré en collision avec un véhicule ou un engin sur la piste à 21h10. L'équipage a pu se sauver, mais l'appareil a pris feu et celui-ci s'est étendu aux bombes en soute qui ont ensuite explosé – conduisant de nombreux habitants de Doha, la capitale du Qatar, à croire qu'un tremblement de terre venait de se produire.

Ces évènements sont la suite d'une longue série d'incidents, abondamment relayés dans la presse américaine, au cours desquels 17 membres d'équipage ont trouvé la mort :

- Le 20 mars 2008, un atterrissage d'urgence à Ellsworth a provoqué d'importants incendies de forêt.
- En août 2007, un B-1B a dû faire un atterrissage d'urgence à Kandahar (Afghanistan) avec un moteur en feu. Après un démontage du moteur, l'appareil est reparti en octobre.

- En septembre 2005, un B-1B a pris feu à Andersen AFB à la suite d'un contact entre une fuite hydraulique et les freins du train d'atterrissement.
- Le 8 mai 2006, un B-1B du 9th Bomb Squadron / 7th Bomb Wing (86-00132 baptisé « Oh ! Hard Luck ! ») basé à Dyess (Texas) atterrit à Guam après un vol de 11 heures. Son équipage oublie d'abaisser le train et l'appareil glisse sur la piste sur 2500 mètres, déclenchant un incendie à bord et causant 7,9 millions de dégâts. L'appareil vole à nouveau depuis 2007.
- Le 15 septembre 2005, un appareil opérant à Guam est sérieusement endommagé suite à une fuite hydraulique et un incendie (85-0066), peut-être à la suite d'un choc à l'atterrissement. Les dégâts ont été évalués à 32 millions de dollars.
- Le 4 janvier 2005, la flotte de *Lancer* est interdite de vol pendant six jours après l'incident d'un appareil du 28th Bomb Wing d'Ellsworth en Dakota du Sud, opérant d'une base avancée lors de l'opération IRAQI FREEDOM – vraisemblablement au Qatar. Après un atterrissage réussi, le train avant s'est rétracté lors de l'arrêt des moteurs.
- Le 12 décembre 2001, l'USAF annonce qu'un appareil du 28th Bomb Wing (86-0114 « Live Free or Die ») au départ de Diego Garcia pour bombarder l'Afghanistan s'écrase dans l'océan indien. Malgré l'enquête, la boîte noire n'a pu être retrouvée et les détails demeurent classifiés. Selon des sources proches de l'enquête, le *blackout* de certains instruments –vraisemblablement le contrôleur d'assiette- aurait causé l'équipage à perdre le contrôle de l'avion. Dans l'obscurité, apparemment volant sur le dos, l'équipage n'aurait eu d'autre solution que de s'éjecter.
- Le 18 février 1998 à 9h00, un B-1B du 7th Bomb Wing basé à Dyess (84-0057 « Hellion ») s'écrase près de Marion au Kentucky lors d'un vol d'entraînement. À 20 000 pieds, un moteur s'étend. Lors de la procédure d'extinction du moteur 3, un court-circuit dans le tableau de bord éteint involontairement les 3 autres moteurs. L'équipage s'éjecte.
- Le 19 septembre 1997, un appareil du 37th Bomb Squadron / 28th Bomb Wing d'Ellsworth (84-0057) s'écrase près d'Alzada dans le Montana. L'appareil effectuait une manœuvre d'évitement à basse altitude et a touché le sol lors d'un virage serré, tuant les 4 hommes d'équipage.
- Le 30 novembre 1992 (certaines sources font référence au 1^{er} décembre), un B-1B du 337th Squadron / 7th Bomb Wing de

Dyess (86-0106) entre en collision de nuit avec une montagne lors d'un vol d'entraînement à 23 km au sud-ouest de Van Horn, au Texas. L'appareil, en mode de vol automatique « suivi de terrain » a généré une manœuvre de ressource 28 secondes avant l'impact, mais l'équipage aurait interrompu celle-ci manuellement 15 secondes plus tard.

- En octobre 1990, un incident de moteur cause le détachement d'un réacteur sur un appareil du 28th Bomb Squadron / 96th Bomb Wing (83-0071). Un autre appareil du 337th Bomb Squadron / 96th Bomb Wing connaît en décembre de la même année un événement similaire, qui conduit à un *grounding* des appareils qui ne sont pas en alerte nucléaire pendant 50 jours. La flotte est équipée de moteurs modifiés.
- En octobre 1989, un appareil (85-0070) fait un atterrissage sur le ventre à Edwards AFB après que le train avant refuse de s'abaisser.
- Le 17 novembre 1988, un appareil du 37th Bomb Squadron / 28th Bomb Wing (85-0076) touche trois pylônes, une ligne électrique et un feu d'atterrissage sur la piste 31 d'Ellsworth au Dakota du Sud. L'équipage, concentré sur l'alignement avec la piste, a perdu le sens de l'altitude dans une météo défavorable.
- Un appareil du 337th Squadron / 96th Bomb Wing (85-0063) s'écrase le 8 novembre 1988 à Dyess. Après avoir effectué des « *touch and go* » durant deux heures, un incendie provoqué par une fuite de carburant dans l'aile droite éteint un moteur et endommage le système de refroidissement, obligeant l'équipage à s'éjecter.
- Le premier B-1B (84-0052) s'est écrasé le 28 septembre 1987 à La Junta au Colorado. L'appareil du 338th Bomb Squadron / 96th Bomb Wing est entré en collision avec un pélican de 8-10 kg en volant à 560 noeuds et 200 mètres du sol. L'impact a causé

Un B-1B *Lancer* est armé de bombes à guidage GPS JDAM sur une base au Qatar.



un incendie détruisant des systèmes hydrauliques ainsi qu'une voie de carburant. Deux instructeurs, qui ne disposaient pas de sièges éjectables, n'ont pas eu le temps de sauter. Le siège du co-pilote n'a pas fonctionné, portant à trois le nombre des victimes. L'US Air Force a aussitôt rétrofité des kits de protection permettant de résister à des impacts d'oiseaux de 5 kg à 590 noeuds.

- Enfin, le second prototype du B-1A (74-1059) s'est écrasé après un *stall* lors de tests d'assiette le 29 août 1984. L'arrière de l'appareil était lesté. Au moment de l'éjection, une panne a causé le module à atterrir violemment sur le côté, tuant un des trois pilotes d'essai.

Conclusions

Depuis les années 1960, le bombardier stratégique a été mis à mal par l'apparition des missiles de défense sol-air (SAM) et le développement d'engins intercontinentaux sol-sol (ICBM). Dans la tradition de Douhet et la pensée stratégique des années 1930 « *the bomber will always get through* », on a tour à tour essayé le nombre, l'altitude, la vitesse, la guerre électronique et aujourd'hui la furtivité. Chacune de ces solutions s'accompagne de prix prohibitifs, qui a rendu de plus en plus difficile l'adaptation de forces stratégiques aériennes à partir des années 1970. Alors que le Strategic Air Command (SAC) disposait de 1500 appareils dans les années 1950, une centaine sont opérationnels à l'heure actuelle.

La détente et la chute du mur de Berlin ont conduit à ranger le fer de lance au placard. Pour des raisons d'économies, on a préféré des appareils plus petits. L'échec du programme F-111 en tant que bombardier stratégique en est un exemple flagrant. Et les grandes puissances se trouvent aujourd'hui avec des appareils de conception datée.

Or l'emploi des forces stratégiques par les Etats-Unis dans de nombreux conflits depuis les années 1990, l'adaptation

de nacelles de guidage (*Lightning* sur le B-52 et *Sniper* sur le B-1B) ou de reconnaissance sur ces plates-formes les rend aujourd'hui de plus en plus utiles, lorsqu'on pense à l'allongement des distances des missions de combat – notamment dans le Golfe persique et en Asie centrale. Les forces stratégiques n'ont en effet jamais été autant sollicitées. Leurs effectifs peinent à répondre à la demande globale. Et les incidents s'accumulent.

Le retour en force de l'aviation de bombardement stratégique russe est un signe des temps. Dans ce contexte, il n'est pas exclu que les puissances émergentes – Inde, Chine, Pakistan – cherchent à se procurer ou à développer eux-mêmes ce type d'engin à long rayon d'action. Le défi est énorme. Hier, le terrain de prédilection de ces bombardiers stratégiques était le GIUK¹ et le pôle Nord.

Ce champ de bataille, en raison de la fonte des glaces et des intérêts territoriaux ou pétroliers, est aussi important que jadis. Mais il faut désormais ajouter le rôle croissant de l'océan indien et du Pacifique, sans oublier l'Asie centrale. Les quadrimoteurs n'ont pas encore fait leur temps...

A+V

Sources :

- http://en.wikipedia.org/wiki/B-1_Lancer
- « First Ever USAF B-2 Loss », *AirFocesMonthly* No.241, April 2008, p.74.
- <http://www.globalsecurity.org/wmd/systems/b-1b-loss.htm>
- <http://www.globalsecurity.org/wmd/systems/b-1b-unit.htm>
- http://www.usatoday.com/news/nation/2008-07-21-bomber-crash_N.htm
- http://www.usatoday.com/news/nation/2008-02-22-b2-crash_N.htm
- <http://www.popularmechanics.com/science/air-space/4273248.html>

¹ Greenland – Iceland – United Kingdom (GIUK).

A ce jour, sur 100 appareils produits, un tiers des B-1B a été retiré ou perdu en raison d'accidents. Un appareil a été détruit unilatéralement à la fin des années 1980, dans le cadre des accords de désarmement SALT II.

