

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2019)
Heft: 1

Artikel: Guerre de l'Ogaden : le triomphe des F-5E
Autor: Cooper, Tom
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-867934>

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: 15.01.2026

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



Photographie du F-5E *Tiger II* numéro de série 430 aux couleurs éthiopiennes mais encore aux Etats-Unis. Il ne fut jamais livré à l'Éthiopie du fait de l'embargo sur les armes décidé par l'administration Carter, et l'EtAF ne reçut en tout et pour tout que huit F-5E. (collection Albert Grandolini)

Afrique

Guerre de l'Ogaden : Le triomphe des F-5E

Tom Cooper

Journaliste et historien spécialisé dans l'étude des conflits contemporains

Dès son indépendance, la Somalie entretint l'espoir de placer l'ensemble des territoires peuplés de Somalis sous son égide - incluant donc la région de l'Ogaden, annexée par l'Éthiopie à la fin du XIX^e siècle. L'arrivée au pouvoir de Mahamed Syaad Barre en 1969 et le rapprochement de plus en plus marqué avec l'URSS qui s'ensuivit permit de doter la Somalie de forces armées relativement puissantes, bien équipées et, dans le cas de l'armée de terre, bien entraînées, mais restant significativement inférieures à l'appareil militaire développé par l'empereur d'Éthiopie Haïlé Sélassié avec le soutien américain. Le rapport de force se modifia soudainement avec le renversement du dernier roi des rois le 12 septembre 1974. En effet, les anciennes forces armées impériales furent gravement affaiblies par les purges concomitantes aux luttes de pouvoir intestines déchirant le conseil d'officiers subalternes, plus connu sous le nom de *Derg* (comité en amharique), qui prit alors les rênes du pays. Cet affaiblissement de l'appareil militaire national se traduisit par une aggravation générale de la situation sécuritaire dans le pays et par un accroissement des activités des mouvements indépendantistes érythréens.

Mogadiscio mit à profit cette situation pour soutenir d'autres insurgés actifs dans l'Ogaden et partisans d'un rattachement à la Somalie à travers la fourniture d'armes et d'un encadrement issu de l'armée somalienne. Au début de l'année 1977, les Éthiopiens ne contrôlaient plus que les principales agglomérations de l'Ogaden et estimaient que le nombre d'insurgés était supérieur à 60'000 hommes. La dimension du conflit changea brutalement le 12 juillet 1977 lorsque, après avoir rappelé ses réservistes, l'armée somalienne, forte de quarante brigades réparties entre cinq commandements territoriaux, et disposant de 344 tanks, 340 autres blindés et 250 pièces d'artillerie, envahit l'Éthiopie en suivant plusieurs axes de progression, s'emparant de la majeure partie du territoire contesté dans les semaines suivantes. Les Éthiopiens furent pris totalement par surprise et

ne disposaient pour faire face à l'attaque que de la 10^e brigade mécanisée, des 5^e, 9^e et 11^e brigades d'infanterie, ainsi que de deux bataillons de chars et deux bataillons d'artillerie, pour un total de 9'722 hommes. Outre le fait qu'elles étaient dispersées et équipées de matériels le plus souvent inférieurs à ceux de l'adversaire, ces forces, placées sous le commandement de la 3^e division de l'armée éthiopienne, avaient encore été affaiblies par le retrait de cinq bataillons qui avaient été redéployés pour lutter contre les insurgés tigréens et érythréens. A la mi-août 1977, les Somaliens concentrèrent leurs assauts sur les villes de Jijiga, Dire Dawa et Harar, dont la prise leur aurait permis de contrôler un débouché essentiel entre le plateau éthiopien et l'Ogaden. Mettant à profit un terrain semi-montagneux, les troupes éthiopiennes arc-boutèrent sur ce secteur stratégique et la violence des combats s'accrut considérablement. Le 12 septembre, les Somaliens prirent Jijiga à l'issue d'une bataille durant laquelle la ville changea de mains à plusieurs reprises.

Cependant, Mahamed Syaad Barre commit une erreur décisive lorsqu'il décida d'expulser les conseillers soviétiques et leurs familles présents en Somalie après que l'URSS ait cessé de livrer des armes et des munitions, refusant de soutenir une guerre menée contre un autre régime socialiste. Afin de laver l'affront, Moscou opta pour l'octroi d'un soutien massif à Addis Ababa, notamment au moyen d'un pont aérien qui débuta le 25 novembre 1977 et qui dura six mois durant lesquels un avion de transport soviétique atterrit sur l'aéroport international de Bole toutes les 20 minutes en moyenne. Dans le même temps, deux bataillons blindés sud-yéménites et un contingent cubain dont les effectifs culminèrent à 17'000 hommes arrivaient aussi dans le pays. Bien que se renforçant rapidement grâce à cet afflux de matériels et à la levée de nouvelles troupes, les Éthiopiens laissèrent les Somaliens s'épuiser vainement dans une série d'offensives lancées dans l'espoir de forcer la décision avant que le rapport de force ne devienne trop défavorable. Enfin, l'armée éthiopienne

lança sa grande offensive le 22 janvier 1978 et, associant manœuvres et coups de butoirs, bouta l'armée régulière ennemie hors du territoire national en deux mois, malgré la résistance souvent acharnée de cette dernière puis déclara la cessation des hostilités le 23 mars. Si les pertes somaliennes durant le conflit restent inconnues à ce jour, les Éthiopiens reconnurent avoir perdu 5'059 soldats tués et 8'207 blessés ainsi que 133 chars et 107 véhicules blindés transport de troupe détruits durant celui-ci.

De faux jumeaux

La guerre de l'Ogaden fut également acharnée dans les airs et opposa deux forces aériennes alignant des matériels de même génération dans des quantités équivalentes. A l'orée du conflit, la force de frappe de la *Ciidanka Cirka Soomaliyaayad* (force aérienne somalienne ; CCS) était constituée par deux escadrons de chasse se répartissant 29 MiG-21MF, deux escadrons de chasseurs-bombardiers alignant 25 MiG-17 et un escadron de bombardement pourvu de trois Il-28. Elle comptait aussi un escadron d'hélicoptères avec douze Mil-8 et Mil-4, un escadron de transport mettant en œuvre une dizaine d'An-24 et An-26 soviétiques et de C-47 et C-45 américains et enfin une école de l'air disposant de MiG-15UTI, de MiG-21MF et UM et de Piaggio P.148. L'ensemble de ces avions étaient mis en œuvre par 1'750 hommes. De son côté, l'*Ethiopian Air Force* (Force aérienne éthiopienne ; EtAF) disposait d'environ 3'000 hommes, quatre escadrons de chasseur-bombardiers, dont deux équipés de F-86F Sabre, un de F-5A et B et un de F-5E, un escadron de bombardiers, un escadron de lutte anti-insurrectionnelle, un escadron de transport et trois escadrons d'écologie. Dès le début des hostilités, l'EtAF décida de n'engager que ses moyens les plus modernes contre les Somaliens, soit les F-5A du *5th squadron*, les F-5E du *9th squadron* et les trois *Canberra* du *44th squadron*. Le *9th squadron* fut chargé des missions de supériorité aérienne car, outre les meilleures performances du F-5E comparées à celle du F-5A, ses sept appareils étaient les seuls à être câblés pour l'emport de missiles *Sidewinder*.

Le 13 juillet, la CCS intervint massivement afin de soutenir les troupes somaliennes et effectua près de cinquante missions dans le secteur de Gode tandis que l'EtAF y intervenait à son tour en force. Les Somaliens remportaient la première victoire aérienne de la guerre le 21 juillet lorsque deux MiG-17 interceptèrent un C-47 et l'abattirent. La probabilité d'un affrontement entre chasseurs des deux camps s'accrut avec l'avance des troupes somaliennes en territoire ennemi, car la CCS, dont la mission première était l'appui-feu, devait opérer de plus en plus près des bases aériennes éthiopiennes et surtout, du radar AN/TPS-43D idéalement placé sur une hauteur non-loin du col de Karamara. Inversement, la couverture des radars somaliens basés à Hargeisa devenait de plus en plus mauvaise, infligeant aux pilotes de la CCS un désavantage qui allait s'avérer lourd de conséquences.

Le cimetière des MiG

Après la perte du C-47, les Ethiopiens entreprirent de couvrir leurs appareils de transport au moyen de *Combat Air Patrol* effectuées par le *9th squadron*. Le 24 juillet, une paire de F-5E effectuant l'une de ces patrouilles et pilotés par Mengistu Kassay et Bezabih Petros fut guidée par le contrôle au sol vers deux MiG-21MF qui tentaient apparemment d'intercepter un autre avion de transport éthiopien et abattirent l'ailier de la formation somalienne alors que son leader parvenait à s'échapper. Le lendemain, un trio de *Tiger II* pilotés par Lagesse Teferra, Bacha Hunde et Afework Kidanu, aperçurent quatre MiG-21MF volant à une altitude inférieure. Les pilotes somaliens détectèrent les F-5E et deux d'entre eux perdirent la vie en virant simultanément à 180 degrés avant de se percuter. Lagesse Teferra se lança aussitôt à la poursuite du troisième MiG alors que ses deux autres coéquipiers attaquaient le quatrième appareil somalien. Durant le combat rapproché qui s'ensuivit, le pilote somalien perdit rapidement de l'énergie et de l'altitude avant de perdre le contrôle de son appareil et de s'écraser. Peu après, Lagesse Teferra, qui avait abattu sa cible à coup de canons, aperçut une seconde formation ennemie de quatre MiG-17 et en abattit deux avec ses AIM-9B *Sidewinder*.

Le 26 juillet, une patrouille de deux F-5E, pilotés par Lagesse Teferra et Bezabih Petros, chargée d'escorter un C-47, fut détournée par le contrôle au sol vers une paire de MiG-21MF approchant Dire Dawa. Après avoir aperçu la menace, les MiG se séparèrent et manœuvrèrent afin de prendre les *Tiger II* en sandwich. Cependant, les deux pilotes éthiopiens parvinrent à contrer la tentative ennemie et à se placer derrière le leader somalien. Malgré les violentes manœuvres évasives de ce dernier, Bezabih Petros parvint à l'endommager en tirant un missile *Sidewinder* qui explosa près de sa queue. Le pilote somalien garda le contrôle de son avion et continua à se lancer dans des virages serrés, ce qui lui fit rapidement perdre de la vitesse et permit à Lagesse Teferra de l'achever avec ses canons. Trois jours plus tard, un autre pilote du *9th squadron*, Bacha Hunde, abattit un MiG-21MF au cours de l'une des embuscades classiques que l'EtAF avait commencé à tendre à partir du 27 juillet. Celles-ci consistaient à faire transiter des F-5A à 9'144 mètres - assez haut pour garantir leur détection par les radars somaliens - dans l'espoir que la CCS fasse décoller ses chasseurs pour l'intercepter, présentant ainsi des proies faciles pour des F-5E orbitant à basse altitude, radar éteint et en silence radio, attendant que le contrôle aérien ne leur signale de grimper et ne les amène à proximité d'une cible ignorant leur présence.

Deux autres MiG-21MF furent abattus par Bezabih Petros et Afework Kidanu les 17 et 19 août 1977 respectivement, alors que la CCS et l'EtAF s'efforçaient de soutenir leurs troupes au sol engagées dans la furieuse bataille de Dire Dawa. Le 19 août également, la CCS modifia ses tactiques en utilisant des formations de trois MiG-21, le *leader* et son ailier étant suivis par troisième chasseur volant à une altitude inférieure afin de se trouver en bonne position

pour attaquer un ennemi s'en prenant à ses coéquipiers. Dans l'après-midi, deux F-5E pilotés par Mengistu Kassaye et Ashenafi Gebre Tsadik furent guidés vers une telle formation mais la tactique somalienne fit long feu dans la mesure où les pilotes éthiopiens aperçurent le troisième MiG suffisamment tôt. Ashenafi Gebre Tsadik vira vers ce dernier et mena une passe latérale au canon durant laquelle il le manqua. Cependant, le pilote somalien ne l'avait pas aperçu et n'entama pas de manœuvre évasive, ce qui en fit une proie facile pour Ashenafi Gebre Tsadik qui l'abattit ensuite avec un missile Sidewinder. Le 1er septembre, Lagesse Teferra et Ashenafi Gebre Tsadik interceptèrent une autre formation similaire et, au cours du combat qui s'ensuivit, le premier remporta une autre victoire grâce à un tir de Sidewinder. De son côté, Ashenafi Gebre Tsadik avait été aperçu par le MiG qu'il avait pris en chasse et les deux appareils entrèrent dans une série de ciseaux. À l'issue du troisième, le MiG-21MF, dont le cockpit avait probablement été touché par un des obus de 20mm tirés par le F-5E lorsque les trajectoires des deux avions se croisaient, plongea vers le sol et s'écrasa.

Le facteur aérien

Au 1er septembre 1977, 12 MiG-21MF et 13 MiG-17 avaient été perdus par la CCS dans des accidents, en combat aérien ou du fait de la DCA ennemie. À ce stade, la bataille aérienne avait été irrémédiablement perdue par les Somaliens, qui ne pouvaient pas combler leurs pertes par de nouvelles livraisons, et leur aviation n'intervint plus que rarement sur le champ de bataille. La CCS ne fut ainsi pas en mesure d'exploiter la destruction ultérieure du radar de Karamara par l'artillerie somalienne en tentant d'affronter à nouveau les chasseurs éthiopiens dans des conditions plus favorables. Inversement, l'EtAF se renforça les mois suivants avec l'arrivée de

MiG-21Bis et MiG-23BN livrés par l'URSS ainsi que le soutien d'un escadron de MiG-17F et de MiG-21MF mis en œuvre par des personnels cubains. Dès le début de la guerre, l'incapacité de la CCS à fournir une ombrelle protectrice aux troupes au sol eut des conséquences désastreuses. Ainsi, durant les deux premières semaines de la guerre, l'EtAF lança près de 300 missions d'appui-feu ou d'interdiction contre les colonnes de ravitaillement ennemies très exposées car avançant sur un terrain largement semi-désertique alors que le 16 novembre, une frappe menée par deux F-5A, deux F-5E et deux *Canberra* détruisit complètement le principal dépôt de munitions avancé somalien, au prix d'un F-5A abattu par la DCA, avec pour effet d'entraver une offensive en cours contre Harare à un moment critique. De plus, l'EtAF frappa les bases aériennes somaliennes de Hargeisa et de Berbera les 12 août et 27 décembre 1977, y détruisant au moins un An-26 et un Il-28. In fine, les offensives éthiopiennes s'échelonnant entre janvier à mars 1978 furent appuyées par des milliers de sorties lancées par l'EtAF, alors que la CCS était à peine capable de faire voler une poignée de ses MiG.

Aux origines du triomphe.

La victoire sans appel de l'EtAF au cours de la bataille pour la supériorité aérienne des mois de juillet et août 1977 fut la conséquence d'une série de facteurs techniques, tactiques et institutionnels dont le cumul seul peut expliquer des événements aussi surprenants que le combat aérien du 25 juillet. Le premier de ces facteurs était intrinsèquement lié à l'histoire des deux forces aériennes. Peu après son retour dans le pays en 1941 à la suite de la défaite italienne, l'empereur Haïlé Sélassié entreprit de développer une force aérienne – symbole de prestige national autant qu'outil militaire – avec l'aide de la Suède, puis celle des

Les photographies de MiG-17 et 21 somaliens datant des années 60 et 70 restent hélas rares, et les images disponibles sont essentiellement celles d'épaves photographiées par les troupes onusiennes au début des années 90. Bien que capable d'atteindre Mach 2 et pouvant emporter quatre missiles air-air R-3S - contre deux *Sidewinder* pour les *Tiger II* éthiopiens - les MiG-21MF furent totalement surclassés en combat aérien par les F-5E éthiopiens. (collection Claudio Toselli)



Etats-Unis à partir du début des années cinquante. Ce soutien américain, conséquent dès son origine et qui ne fit que s'accroître avec la doctrine Nixon, se traduisit non-seulement par des livraisons de matériels et l'envoi de conseillers en nombre mais aussi par un accès très large aux infrastructures de formation des forces armées US accordé aux militaires éthiopiens, dont au moins 25'000 suivirent des cours aux Etats-Unis à un moment ou à un autre entre 1953 et 1975. Grâce à cette afflux de personnels très bien formés et soutenue par la présence de la mission d'assistance militaire américaine présente dans le pays, la force aérienne éthiopienne fut notamment en mesure de progressivement développer ses propres infrastructures d'entraînement et de maintenance. Dès le milieu des années soixante, elle fut par exemple en mesure de maintenir le taux de disponibilité opérationnel de ses F-5A récemment livrés à 85 %, soit un niveau légèrement supérieur à celui des flottes sud-coréennes et iraniennes au même moment.

En 1974, l'EtAF envoya des pilotes de F-5A chevronnés, comme Mengistu Kasaye, Lagesse Tefera, Ashenafi Gebre Tsadik, Bacha Hunde ou encore Bezabih Petros, aux Etats-Unis afin d'y être convertis sur F-5E. Durant leur séjour, ceux-ci suivirent différents modules d'entraînement, y compris 48 heures de vol consacrés aux manœuvres de combat aérien. Ils furent donc initiés aux nouvelles méthodes de l'USAF développées pendant et à la suite de la guerre du Vietnam, spécifiquement conçues pour contrer les MiG-17, 19 et 21, remettant à l'honneur le combat rapproché et l'usage de tactiques fluides, à détriment du « tout-missile » du début des années soixante.

Le contraste avec la CCS aurait difficilement pu être plus marqué. Celle-ci, officiellement fondée à l'indépendance du pays en novembre 1960, bénéficia de l'apport d'un noyau de pilotes formés durant la décennie précédente par les Italiens, qui avaient aussi légués au nouvel état un petit nombre d'avions de transport et de liaison. Désireux de développer aussi rapidement que possible un appareil militaire puissant et confronté au refus des pays occidentaux de soutenir cette ambition, Mogadiscio se tourna, vers l'Égypte, où elle put y envoyer des cadets, et surtout, dès 1963, l'URSS. Cette année-là, 500 pilotes et techniciens de la CCS se rendirent en Union soviétique afin d'y être formés et de pouvoir mettre en œuvre les divers appareils commandés à Moscou. L'entraînement reçu par les pilotes somaliens se limita à la mise en œuvre de leurs avions et n'inclut pas de modules dédiés au combat aérien, en partant du principe que ceux-ci y seraient initiés graduellement par la suite, après leur retour en Somalie. Cette perspective fut pourtant compromise par des facteurs économiques car le pays peinait de manière chronique à financer l'activité de ses forces armées et en 1970, les pilotes de la CCS volèrent 20 heures par année en moyenne – 10 fois moins que les pilotes éthiopiens. Lorsque de nouvelles unités furent activées afin de mettre en œuvre les MiG-21MF livrés par Moscou entre 1974 et 1975, la CCS fit le choix de ne pas transférer dans ces dernières des pilotes relativement expérimentés issus de ses escadrons de MiG-17 actifs depuis le milieu des années soixante, mais y affecta des

nouveaux pilotes fraîchement formés en URSS. Hors, les 40 heures de vol annuel allouées aux aviateurs somaliens durant ces années eurent pour résultat de gravement entraver leur préparation au combat aérien.

Par ailleurs, le F-5E se révéla être un chasseur supérieur au MiG-21MF. La visibilité offerte par la cockpit était bien meilleure et le radar AN/APQ-153 s'avéra dans la pratique plus performant que le RP-22 du MiG-21MF. L'ergonomie du cockpit était mieux pensée que celle de son rival soviétique et tant son autonomie que sa capacité d'emport de charges externes étaient plus élevées. Le système d'arme du F-5E était lui aussi supérieur du fait de la plus grande sophistication de la conduite de tir liée aux deux canons de 20mm alors que le AIM-9B restait plus fiable et plus performant que le R-3S, sa copie soviétique, équipant les Somaliens. En effet, si les déconvenues subies par les pilotes américains avec le Sidewinder de première génération durant la guerre du Vietnam sont connues, les performances au combat du R-3S s'avèrent plus médiocres encore, le missile étant, selon les pilotes syriens et égyptiens qui en dépendirent durant la guerre des Six Jours, pratiquement inutile. Enfin, le F-5E perdait de l'énergie moins vite et ses réacteurs General Electric J85-GE-21B répondaient plus rapidement aux commandes du pilote que le Tumanski R13-300 du MiG-21MF. En revanche, le chasseur soviétique était plus manœuvrant à très basse vitesse, mais à cette époque, seuls les pilotes égyptiens et syriens avaient appris à exploiter cette caractéristique.

Une faillite du renseignement

Last but not least, le renseignement somalien conclut que l'EtAF avait été largement neutralisée par les purges répétées lancées par le Derg, alors qu'elle fut largement épargnée par celles-ci. De plus, la CCS entra en guerre sans avoir conscience de ses propres limitations. Ainsi, rassurés par les rapports transmis par les Soviétiques, les pilotes somaliens partirent au combat en partant du principe que leurs MiG-21MF avaient une manœuvrabilité égale à celle du F-5E mais que la combinaison entre le radar RP-22 et les missiles R-3S leurs donnaient un avantage majeur. Même les MiG-17 de première génération de la CCS, dépourvus de postcombustion, étaient supposés être supérieurs aux F-5E en combat aérien. Faute d'une appréciation réaliste de la menace qu'elle devrait affronter – pilotes ennemis bien mieux entraînés, mettant en œuvre des chasseurs supérieurs et soutenus par des contrôleurs au sol disposant d'une image radar claire du théâtre des opérations – la CCS ne put ainsi même pas mettre en œuvre des tactiques visant à préserver ses forces.

T. C.

Bibliographie

Tom Cooper, *Wings Over Ogaden: The Ethiopian - Somali War, 1978 - 1979*, Helion & Company, 2015.

Fantahun Ayele, *The Ethiopian Army: From Victory to Collapse, 1977-1991*, Northwestern University Press, 2014.