

# Les A-10 et U-2 resteront en service !

*Les Blogs Avia News*



Washington, les besoins de l'US Air Force sont si importants, que les flottes de Fairchild A-10 et Lockheed U-2 devrait rester en service plus longtemps que prévu. En effet, la publication de la demande budgétaire du président pour 2018, ne prévoit pas la mise à la retraite des célèbre A-10 « Warthog » ni du vénérable avion espion U-2, ont annoncé cette semaine des responsables de la Force l'US Air Force.

"Le monde a changé, alors nous essayons de maintenir nos capacités d'engagement » a déclaré le général James Martin, sous-secrétaire adjoint de la Force aérienne pour le budget. "En ce qui concerne l'U-2, nous prévoyons de garder cette plate-forme encore longtemps. ... Il n'y a pas de date de retraite. »

Une porte-parole de la Force aérienne a confirmé que la retraite de la flotte de A-10 avait également été supprimée indéfiniment, faute de moyens de remplacement.

## **Ce que prévoit le budget :**

Les documents du budget 2018 de l'USAF montrent un financement intégral de l'ensemble de la flotte des 283 Fairchild A-10 « Warthog » tout en étendant le service des avions espions Lockheed U-2. Cette décision est une victoire majeure pour le Congrès, qui refusé à plusieurs reprises les tentatives de retirer l'A-10 et l'U-2 du service.

Selon le dernier rapport opérationnel de l'USAF, les experts estime qu'il n'est pas possible pour la force aérienne de continuer son rythme opérationnel actuel sans l'U-2 et les A-10.

Selon la dernière estimation les A-10 resteront au minimum en service jusqu'en 2021. C'est seulement à cette date qu'une nouvelle estimation des besoins devra être faite afin de déterminer de l'avenir des A-10.



### **Comblent le futur départ :**

Pour l'Air Strategic Combat de l'US Air Force, ces cinq petites années vont permettre de réfléchir à une solution de rechange, afin de combler les déficits du Lockheed-Martin F-35. Avec le retrait de la flotte de A-10, l'US Air Force se retrouvera avec une perte de capacité en matière d'appui aérien rapproché. Hors les récents conflits ont démontré un besoin crucial de pouvoir soutenir les forces au sol. Dans un rapport récent, le général Herbert Carlisle a fait allusion à la possibilité d'une nouvelle plate-forme. Les drones actuels de part leur fragilité, ne peuvent assumer ce rôle, par conséquent, si l'A-10 n'est pas remplacé par un aéronef spécialement conçu à cet effet, l'USAF perdra une capacité importante en matière d'appui tactique au sol. Cette lacune aura donc des conséquences graves pour les troupes au sol.

### **Le Lockheed-Martin U-2 :**



Le Lockheed U-2 est un avion de reconnaissance à haute altitude qui fut utilisé intensivement durant la Guerre Froide pour observer les territoires de l'ex-URSS. La caractéristique principale de l'U-2 est sa capacité à voler à haute altitude (70 000 pieds, soit environ 21 000 mètres, deux fois plus haut que les avions de ligne) pour être hors de portée des défenses anti-aériennes. Il dispose d'un important rayon d'action, mais d'une vitesse relativement limitée.

Techniquement, l'U-2 pourrait être considéré comme un "planeur propulsé" en raison de ses énormes ailes qu'on retrouve sur les planeurs. L'atterrissage et le décollage de cet avion étaient très délicats : en effet, le Lockheed U-2 dispose d'un train avant et d'un train arrière en tandem (à l'inverse des autres avions qui ont deux trains arrières et un train avant), auxquels sont rajoutées des roulettes de stabilisation aux extrémités des deux ailes. Ces roulettes tombent au décollage, allégeant l'avion, mais rendant l'atterrissage d'autant plus difficile et impose que du personnel au sol intervienne à chaque atterrissage.

Les premiers vols d'espionnage du Lockheed U-2 ont lieu en 1956. Testé depuis la Zone 51. Le premier objectif était de repérer et de photographier les sites de missiles stratégiques intercontinentaux dans le cadre des programmes de reconnaissance aérienne.

**Photos : 1 & 2 A-10 @ USAF 3 U-2@ USAF**