

L'avion espion U-2 échappe à la retraite

Chris Drew et Max Whittaker¹

Traduction de Michel Pochoy (57 – Ducray)

Encore un avion extraordinaire qui fêtera dans un proche avenir ses 50 ans de service. Et quels services...

L'avion espion U-2, cet appareil opérant à haute altitude et qui a souvent personifié le suspense de la guerre froide, joue les prolongations. Il y a quatre ans, le Pentagone s'apprêtait à retirer du service cet avion qui a effectué son premier vol en 1955. Mais le Congrès s'y est opposé, arguant qu'il avait toujours son utilité.

Et c'est le cas. Grâce à des modifications portant sur ses puissants capteurs, il est devenu l'avion espion le plus sollicité dans cette guerre d'Afghanistan, si différente de la guerre froide. Passant du rôle de chasseur de missiles nucléaires à celui de détecteur de bombes artisanales au bord des routes, il l'emporte même sur les drones sans pilote par l'abondance des renseignements qu'il recueille dans le combat contre les Talibans.

Ceci représente une évolution considérable de l'U-2 depuis les premiers jours de son activité d'espionnage de l'URSS. Conçu pour trouver des missiles soviétiques, il eut son heure de célébrité quand, en 1960, Francis Gary Powers fut descendu alors qu'il traversait l'Union soviétique à bord d'un U-2, et en 1962, quand un autre U-2 prit la photo qui devait déclencher la crise des missiles de Cuba. Depuis, de nouvelles versions de cet avion ont fait du recueil de renseignement dans chaque conflit et continuent de surveiller des pays tels que la Corée du Nord.

À l'heure actuelle, l'U-2 et ses pilotes, naguère isolés dans leur combinaison spatiale à 70 000 pieds, sont en contact radio direct avec les troupes au sol en Afghanistan. Et au lieu de suivre une navigation pré-



Le Lockheed U-2 Dragon Lady.

programmée, ils sont souvent déroutés en cours de mission pour éclairer des routes au profit de convois et appuyer les soldats accrochés. D'une certaine manière, à notre époque de jeux informatiques high-tech, l'U-2, qui a effectué sa première mission en 1956, peut être comparé à une version améliorée du jeu en ligne *Etch A Sketch*².

“C'est comme si, après toutes ses années de vol, l'U-2 avait recouvré sa jeunesse”, dit le lieutenant-colonel Jason M. Brown, le commandant d'un escadron de renseignement qui planifie les missions et analyse une



grande partie des données recueillies. “Il peut faire ce qu’aucun autre ne peut faire”.

L’une de ces choses, aussi incroyable que cela puisse paraître, est que, même depuis une altitude de 20 km, ses capteurs peuvent détecter des traces dans la poussière des routes, apportant ainsi un nouveau moyen de trouver les mines artisanales qui tuent de nombreux soldats. D’après les autorités militaires, pendant les semaines qui ont précédé l’offensive sur Marja, plusieurs des 32 U-2 encore en service ont signalé près de 150 mines probables sur des routes et des zones de poser d’hélicoptères, permettant aux *Marines* de les faire sauter avant d’approcher de la ville. Des officiers des *Marines* racontent qu’ils ont utilisé des photos des vieux appareils argentiques des U-2, qui prennent des images panoramiques d’une résolution telle qu’on y voit les tracés des cheminements des insurgés, pendant que les plus récents appareils numériques leur transmettaient de fréquentes mises à jour sur 25 sites où les *Marines* pensaient pouvoir être vulnérables.

De plus, l’altitude de l’U-2, qui à l’origine le protégeait contre les missiles sol-air, lui permet à présent de capter les porteuses des conversations téléphoniques des insurgés, porteuses qui, autrement, seraient masquées par les montagnes. En conséquence, selon le colonel Brown, l’U-2 recueille souvent des informations permettant d’orienter des drones *Predator* et *Reaper* qui prennent des vidéos et tirent aussi des missiles. Il ajoute que les renseignements sont les plus fiables quand les U-2 et les drones sont concentrés au-dessus de la même zone, ce qui se produit de plus en plus souvent.

L’U-2, un jet noir avec de longues ailes étroites pour lui permettre de glisser dans l’air raréfié, présente une silhouette impressionnante quand il s’élève rapidement dans le ciel. Il vole deux fois plus haut que les avions commerciaux, offrant au pilote des spectacles tels que la rotondité de la Terre. Mais cet avion, surnommé la *Dragon Lady*, est difficile à piloter, et les missions sont épuisantes et dangereuses. Les U-2 utilisés en Afghanistan et en Irak décollent chaque jour d’une base proche du Golfe Persique, et les sorties peuvent durer de neuf à douze heures. Les pilotes s’alimentent en suçant des tubes et portent des combinaisons spatiales car leur sang se mettrait pratiquement à bouillir s’ils devaient s’éjecter sans protection à une si haute altitude.

Alors que le nombre de missions va croissant, certains des 60 pilotes ont été victimes de désorientation, un syndrome de décompression, “le mal des caissons”, qui affecte les plongeurs quand ils remontent trop vite des profondeurs. Se relaxant dans leur club house à Beale Air Force Base près de Sacramento en Californie, la base mère des U-2, plusieurs pilotes m’ont dit que les symptômes les plus courants étaient une douleur vive dans les articulations ou une viscosité mentale temporaire³.

Mais en 2006, un pilote d’U-2 a failli se crasher après avoir subi des pertes de conscience passagères au-dessus de l’Afghanistan. Le pilote, Kevin Henry, à présent lieutenant-colonel de l’USAF en retraite, a dit dans une interview qu’il se sentait comme saoul, et il en a gardé des séquelles au cerveau. À un moment, a-t-il raconté, il s’est retrouvé à moins de deux mètres d’impacter le sol, quand il a miraculeusement trouvé une piste. Par sécurité, les pilotes d’U-2 commencent à respirer de l’oxygène à 100% une heure avant le décollage pour diminuer le taux d’azote dans leur organisme et réduire ainsi le risque d’accident de décompression. M. Henry, qui est à présent instructeur de sécurité des vols, pense que c’est un problème d’étanchéité de son casque qui l’a empêché d’inspirer assez d’oxygène à 100% avant son vol. D’après le lieutenant-colonel Kelly N. West, le chef de la médecine aérospatiale à Beale, un autre pilote a aussi été arrêté de vol sur U-2. Depuis 2002, six pilotes ont été mutés à leur demande après avoir souffert d’accidents de décompression.



Deux espionnés célèbres.

Toutefois, la plupart des pilotes ne sont aucunement découragés et l’Air Force prend des mesures de précaution supplémentaires. À Beale, le commandant Eric M. Shontz, tout en se maintenant un masque à oxygène appuyé sur le nez, pédale sur une ellipse pendant 10 minutes avant un vol d’entraînement, afin de dissiper l’azote plus vite. Plusieurs assistants s’assurent alors qu’il demeure bien alimenté en oxygène pendant qu’ils verrouillent sa combinaison spatiale et le conduisent à l’avion. D’après le commandant Shontz et d’autres pilotes d’U-2, ces avions ont été progressivement intégrés dans les opérations en Irak et en Afghanistan. Mais depuis l’accroissement des vols au-dessus de l’Afghanistan début 2009, les U-2 figurent beaucoup plus couramment dans l’ordre journalier d’opérations. Le commandant Shontz raconte qu’à la fin de l’année dernière, alors qu’il se trouvait en contact radio avec un officier au sol, une roquette explosa à proximité de ce dernier. “Je pouvais entendre le débit de plus en plus saccadé de sa voix, alors qu’il me transmettait une demande d’appui feu”. Il ajoute qu’une minute après qu’il eut relayé la demande, un avion d’attaque au sol A-10 était envoyé sur les lieux.

D’après le général de brigade aérienne H.D. Polumbo Jr., un des décideurs de l’Air Force, de récentes décisions visant à donner aux analystes de renseignement plus de souplesse pour orienter l’emploi quotidien des U-2 ont contribué à la renaissance de ces derniers.

Toujours dans leur *club-house* décoré de parchemins consacrant les héros de leur petite communauté, et entre deux bières, d’autres pilotes de U-2 m’ont dit que le sursis accordé à leur avion est forcément limité. En effet, le successeur de l’U-2 se trouvait en face, de l’autre côté de la base, le *Global Hawk*, un drone télépiloté qui vole presque aussi haut que l’U-2 et peut rester en vol pendant 24 heures ou plus. Les quelques premiers *Global Hawk* ont déjà effectué du renseignement photo en Irak et en Afghanistan. Mais la mise au point d’une version plus grande, qui pourrait aussi intercepter les communications, a été retardée, et l’Air Force est en train de voir comment équiper d’autres avions de capteurs capables de repérer les mines artisanales. Donc, les autorités disent que l’U-2 ne sera retiré du service qu’en 2013 au plus tôt.

“Nous avons dû faire preuve d’adaptation pour demeurer dans la course” conclut Doug P. McMahan, un commandant qui a piloté des U-2 pendant trois ans. “Mais ça prendra fatalement fin un jour”. ■

1- Auteurs de l’article du *New York Times*.

2- Note du traducteur : “*Dessinez un croquis*”. Jeu pour les enfants.

3- Note du traducteur : pour être politiquement correct, on dit de nos jours “lenteur d’idéeation” dans le BSV.