Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2022)
Heft: [1]: Numéro Thématique 1

Artikel: RAF Lakenheath : un point d'appui américain en Europe
Autor: Vautravers, Alexandre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1035391

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: 21.11.2025

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

Une vue des appareils de l'US Air Force in Europe (USAFE) au cours des années 1980: F-111F, A-10A, F-15C, F-4E, F-16C et F-5E.

Ci-dessous: Deux vues de la ligne de vol, des abris protégés et des pistes de la base aérienne de RAF Lakenheath.
Toutes les photos © USAFE.

Aviation

RAF Lakenheath: Un point d'appui américain en Europe

Col EMG Alexandre Vautravers
Rédacteur en chef, RMS+

La sortie du second film *Top Gun* le 25 mai 2022 a rempli certains de nostalgie, d'autres d'admiration ou encore d'ambitions. On se rappelle que la sortie du premier film, le 12 mai 1986, avait suscité de nombreuses vocations au sein de l'aéronavale et de l'US Navy. Alors l'USAF doit-elle se faire du souci? Est-elle à la hauteur? Cet article démontre que l'US Air Force dispose aujourd'hui de chasseurs-bombardiers à la pointe de la technologie; et qu'elle dispose elle aussi de « porte-avions » immobiles il est vrai, mais insubmersibles. Intéressons-nous donc aux activités de l'USAF en Europe – et en particulier à la base aérienne de Lakenheath (LN).

Une base britannique

La base aérienne de Lakenheath, dans le Sufolk, se trouve à 7,6 km de Mildenhall et à 13,4 km à l'Ouest de Thetford. Durant la Première Guerre mondiale, cet emplacement a été employé comme place de tir pour les appareils du Royal Flying Corps britanniques basés à Feltwell et Tehetford. Au cours de la Deuxième Guerre mondiale, en 1940, la place a été organisée en tant que base aérienne de délestement de Mildenhall – afin de leurrer les renseignements et les attaques de la Luftwaffe. Une piste en dur de 910 mètres est construite en 1941, puis deux pistes secondaires de 610 mètres.

Entre 1941 et 1948, plusieurs unités de la Royal Air Force y sont basées de manière plus ou moins permanente:

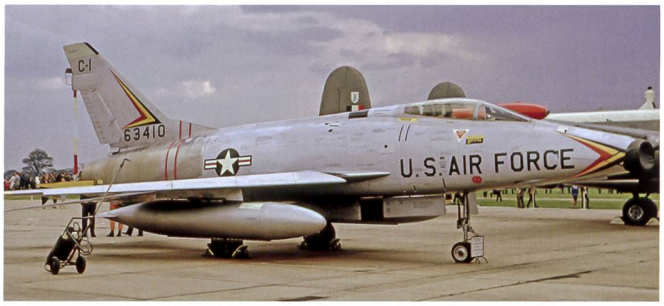
- Les bombardiers lourds Short *Stirling* du No. 149 Squadron y stationnent, lorsque les conditions météorologiques leur permettent de quitter Mildenhall. L'escadrille y est basée de manière permanente à partir du 6 avril 1942, jusqu'en été 1944 où elle est déplacée à RAF Methwold dans le Norfolk.
- Le 21 juin 1943, le No. 199 Squadron s'y installe jusqu'au 1er mai 1944, où elle gagne RAF North Creake dans le Norfolk également. Cette unité est aussi équipée de quadrimoteurs Short *Stirling* – mais spécialisés dans le largage de mines devant les ports allemands et français.

Des escadrilles américaines

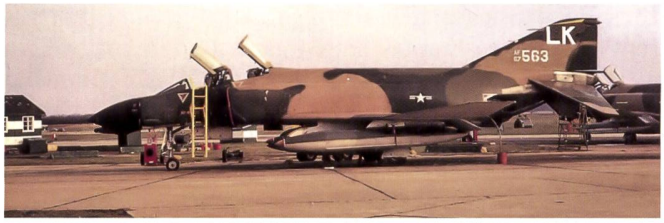
A cette date, RAF Lakenheath est sélectionnée pour devenir la base des bombardiers lourds en provenance des Etats-Unis. En 1946, les premiers bombardiers B-29 *Superfortress* sont déployés en Europe. La réorganisation de 1947 voit la création de l'US Air Force et de son Strategic Air Command (SAC), dont le 2nd Bombarment Group est transféré sur cette base britannique. Le 30 avril 1956, deux appareils de reconnaissance stratégique U-2 opérés par le « détachement A » de la CIA sont transférés par la voie des airs. Ces appareils effectuent leur premier vol depuis le continent européen le 21 mai. En juin de la même année, l'unité de la CIA est déplacée à Wiesbaen, en Allemagne fédérale (RFA).

La décision du Général de Gaulle de ne plus accepter l'entreposage d'armes atomiques sur le sol français, en 1959, a pour conséquence le redéploiement de nombreuses unités de l'USAF. Le 15 janvier 1960, tous les chasseurs-bombardiers F-100 *Super Sabre* du 48th Fighter Wing quittent Chaumont-Semoutiers et prennent leurs quartiers le même jour à Lakenheath. L'escadre se compose alors de trois escadrilles : les 492nd, 493rd et 494th Tactical Fighter Squadrons. Conformément à la pratique de l'époque, les appareils portent encore des marquages « haute visibilité » et des codes permettant d'identifier les unités : bleu pour la première (LR), jaune pour la seconde (LS) et rouge (LT) pour la troisième.

Insignes des trois escadrilles de la 48e escadre.



Un F-100D *Super Sabre* du 48 TFW. L'appareil était armé de quatre canons de 20 mm et son radar primitif ne permettait que de mesurer la distance de la cible afin d'ajuster le collimateur. Cet appareil pouvait recevoir une perche de ravitaillement en vol fixe, montée sous l'aile droite. Le F-100 pouvait franchir le mur du son en léger piqué.



Ce F-4D *Phantom II* du 493 TFS est similaire au F4-B de l'US Navy et n'est pas équipé de canon.

Un F-4D modernisé, quelques années plus tard.

L'arrivée du F-111

A la fin de 1971, les premiers chasseurs-bombardiers F-4D *Phantom II* commencent à remplacer les F-100. La transition est lente, en raison de l'effort massif consenti par l'USAF au Vietnam et la capacité opérationnelle initiale (IOC) n'est atteinte que le 1er juillet 1975. Ces appareils sont malgré tout remplacés à partir d'octobre 1976 par le F-111 *Aardvark*. Le 1er avril 1977, une quatrième escadrille est formée, la 495th – servant principalement d'unité d'entraînement et de remplacement.

La présence de cet appareil en Angleterre est quelque peu amère et liée à l'abandon par le Gouvernement britannique du projet de bombardier supersonique BAC TSR2 en 1965. A l'époque, Britanniques et Australiens avaient reçus des promesses que le F-111 pourrait être mis à disposition de ces pays alliés, produite sous licence au Royaume Uni et améliorée (on parle de F-111K[1]), tout cela à prix réduit. Dans la pratique, l'abandon de l'appareil britannique futuriste TSR-2 coûte plus de 2'000 emplois qualifiés et met un terme au développement d'avions de combat nationaux : tous ceux qui suivront seront des coopérations internationales. Quant aux Australiens, ils ne reçoivent leurs F-111 qu'au bout de dix ans et à trois fois le prix évoqué.[2] C'est à cette occasion que l'ingénieur britannique Sir Sidney Camm – ingénieur entre autres du *Hurricane, du Hunter* et du *Kestrel/Harrier* – a dit que *« tous les avions modernes ont quatre dimensions : envergure, longueur, hauteur et la politique. Le TSR-2 a simplement eu les trois premiers. »* [3]
La crise politique et le déficit capacitaire sont donc partiellement comblés par le stationnement des bombardiers F-111 américains. Si le premier fossé peut être comblé par la volonté politique et l'arrivée au pouvoir de Margaet Thatcher et Ronald Reagan, qui relancent la « relation spéciale » entre leurs pays, le second n'est comblé qu'avec l'entrée en service de l'avion de combat multi rôle (MRCA) *Tornado* Gr. 1 au début des années 1980.

Au début des années 1980, la disponibilité des F-111 est basse, en raison de manques chroniques de pièces détachées et aussi d'un programme de modernisation, consistant en l'installation d'une nacelle de désignation laser permettant de délivrer des armes avec une précision redoutable. Sur le F-111F, cette volumineuse nacelle est installée dans la soute à bombes, dont la porte rotative permet alternativement d'escamoter ou de faire pivoter l'installation sous le ventre de l'avion. Les bombes à guidage laser (BGL) doivent alors être emportées sous les pylônes extérieurs. Ces modifications complexes doivent être accomplis par un atelier de l'Air Logistics Center, en Californie. Chaque appareil doit donc effectuer le déplacement pour être complètement rééquipé.

[1] D.W. Healey, "The Need for an Option on the F-111A", C(65)58, CAB/129/1231, Public Record Office, London, 2010.

H.A. DeWeerd, *P-3347 : The 1966 Defense Review*, Rand Corporation, avril 1966. http://www.rand.org/pubs/papers/2008/P3347.pdf

[2] Derek Wood, *Project Cancelled: The Disaster of Britain's Abandoned Aircraft Projects*, Jane's, London, 1997, p. 160.

[3] Sir Frederick Page, *The Daily Telegraph*, 7.05.2005. https://www.telegraph.co.uk/news/obituaries/1491503/Sir-Frederick-Page.html

Ce F-111E (ici aux couleurs du 495 TFS) dans sa version de base, a été conçu comme bombardier tactique conventionnel.

Le F-111F modernisé est en mesure d'emporter et de guider des armes grâce à une nacelle ventrale, escamotable. Cet appareil du 493 TFS porte deux bombes GBU-15 de 1'000 kg et des missiles air-air AIM-9 d'autoprotection.

Un F-1111F du 493 TFS a sorti sa nacelle de visée et de guidage ventrale *Pave Tack* et emporte quatre bombes à guidage laser GBU-10 *Paveway II* de 1'000 kg.

Préparatifs pour l'envol des F-111F partis bombarder la Libye le 14.04.1986. L'appareil emporte quatre bombes GBU-10.

Opération EL DORADO CANYON

Une attaque terroriste contre des militaires américains dans une discothèque à Berlin, met le feu aux poudres, après que plusieurs actions terroristes ont été soutenues par le régime du colonel Kadhafi. Le 14 avril 1986 à 19:00,24 F-111 décollent de Lakenheath afin de mener contre la Lybie plusieurs raids de représailles. Six d'entre eux sont des appareils de « réserve » dans le cas où l'un des équipages détecte un problème technique nécessitant d'abandonner la mission. Les appareils volent en doubles patrouilles de quatre et atteignent peu après minuit le détroit de Gibraltar. A 02:00, ils larguent près de 60 tonnes de bombes sur un camp d'entraînement ainsi que sur l'aéroport de Tripoli.

Neuf F-111F frappent à 13 reprises le camp de Bab al-Aziza avec des bombes GBU-10 de 910 kg. Seul un appareil a manqué sa cible et largué trois bombes de 910 kg dans le quartier diplomatique, tuant des civils et manquant de peu l'ambassade de France. Trois bombardiers ont frappé le camp de Murat Sidi Bilal avec 12 bombes. Et six F-111F supplémentaires ont largué 60 des 72 bombes non guidées Mk.82 qu'ils emportaient sur l'aéroport de Tripoli.

Cinq autres groupements aériens – soit au total 45 appareils, dont 15 A-6E, 6 A-7E et 6 F/A-18 de l'US Navy- ont également frappé un autre camp d'entraînement à Benghazi et l'aérodrome de Benina. Ils ont également tiré 12 missiles AGM-45 *Shrike* et 36 AGM-88 HARM afin de neutraliser les radars et les systèmes de défense contre avions (DCA) libyens.

La mission est un succès et prend les défenseurs totalement par surprise: la DCA libyenne n'ouvrant le feu qu'une fois la totalité des armes ayant été larguées. Aucun chasseur n'a pris l'air ce soir-là. On dénombre cependant la perte d'un F-111F abattu par un canon ZSU-23/4 au-dessus du Golfe de Sidre après avoir survolé Tripoli. Un autre F-111F a dû se dérouter et se poser à Rota en Andalousie/Espagne sur le chemin du retour, en raison d'une surchauffe moteur. Cet appareil a regagné RAF Lakenheath sans encombre à 10:10 le même jour.

Pour garantir l'appui nécessaire à la mission, 28 avions-ravitailleurs KC-10 et KC-135 ont pris l'air depuis RAF Mildenhall et RAF Fairford. De plus, cinq EF-111 *Raven* de guerre électronique ont pris part à l'opération depuis la base de RAF Upper Heyford (UH). Un sixième appareil, de réserve, est rentré à sa base. Il faut ajouter à cela les deux groupes aéronavals de l'*USS America* et de l'*USS Coral Sea* (CV-66 et CV-43)– ce dernier était à ce moment en train de quitter le théâtre méditerranéen et a dû brusquement rebrousser chemin pour participer à cette opération.

La mission a été planifiée sur la base d'un exercice organisé en octobre 1985 désigné GHOST RIDER, lors de laquelle une dizaine de F-111E du 20th TFW basés à RAF Upper Heydord ont reçu la mission secrète de larguer chacun huit bombes d'exercice de 250 kg sur un aérodrome simulé au Canada, au sud de CFB Goose Bay.

Depuis 2001, le *Strike Eagle* a démontré le bienfondé et les avantages de charges « asymétriques » et la variété des munitions pouvant ainsi être emportées, pour un coût réduit. Grâce à cela, le F-15E a démontré ses grandes qualités dans l'appui aérien rapproché (CAS).

Une vision courante dans le pays de Galles : un F-15E remonte le « Mach Loop » plein gaz. Le véritable nom de cette série de vallées est Machynlleth.

Le 493 TFS « Grim Reapers » a récemment décoré l'appareil du chef d'escadrille.

Les F-111 opèrent depuis RAF Lakenheath jusqu'au 16 décembre 1992, date à laquelle la 493e escadrille est désactivée. Le nouvel appareil qui remplace alors le F-111 est le F-15E *Strike Eagle*. Le 493rd FS est réactivé le 1er janvier 1994 et équipé avec des F-15C/D – la version de supériorité aérienne du *Eagle*.

Le F-15 : Un pur-sang taillé pour la chasse

Le F-14 de l'US Navy et le F-15 de l'USAF ont une origine commune : le programme interservices « Tactical Fighter Experimental » lancé en juin 1961 par le Secrétaire à la Défense Robert S. McNamara. Le programme TFX a eu le don d'irriter tous les participants : l'US Navy cherchait en effet à développer un avion de supériorité aérienne alors que l'USAF cherchait à développer un bombardier tactique capable de voler à très basse altitude pour éviter les défenses aériennes adverses. L'US Navy s'est retirée du programme et le TFX est devenu le F-111B.

Au milieu des années 1960, l'USAF fait le choix de deux appareils destinés à accomplir des missions d'appui aérien rapproché : le F-5 *Freedom Fighter* et le A-7 *Corsair II*. Le premier se révèle meilleur chasseur que bombardier, en raison de sa dimension et de son poids très limités ; le A-7 est alors choisi, mais celui-ci n'a guère de capacité air-air. Il faut donc que l'USAF développe un chasseur dédié capable d'assurer la supériorité aérienne au profit de ses futurs bombardiers.

A cette époque, l'URSS développe le MiG-23 et surtout le MiG-25 – qui volent en 1967 et 1964 respectivement, puis entrent officiellement en service en 1970. Tous deux sont capables de tirer des engins guidés à plusieurs dizaines de kilomètres. Mais le MiG-25 est surtout un chasseur capable d'atteindre la vitesse de 3'000 km/h ou Mach 2.83[4]) à haute altitude. Son rayon d'action dépasse 1'630 km à la vitesse de croisière de Mach 2.35.

L'USAF est à la recherche pour son programme baptisé « FX » d'un avion capable d'intercepter ces appareils très rapides, quelle que soit l'altitude ou la vitesse. Le cahier des charges d'origine prévoit une vitesse de Mach 2.8 mais celle-ci est abaissée à Mach 2.5 puis 2.3 pour des raisons de coûts – afin d'éviter la nécessité d'utiliser trop de matériaux nobles et chers : acier et tungstène. Le poids initial envisagé (28 tonnes) est sensiblement diminué (18 tonnes). La doctrine évolue et les expériences de la guerre du Vietnam démontrent que la maniabilité est plus importante que la vitesse. De plus, le nouveau chasseur doit être non seulement capable de combattre au-delà de l'horizon (AIM-7 *Sparrow*), mais il doit disposer de missiles (AIM-9 *Sidewinder*) et d'un canon pour le combat rapproché.

En 1968, de nombreux projets parallèles sont toujours à l'étude – y compris des chasseurs-bombardiers

[4] Durant la guerre froide, certaines sources annonçaient que le MiG-25 *Foxbat* était capable de voler à plus de Mach 3,2. On sait, depuis, que cela n'était possible qu'au prix d'importantes avaries aux moteurs et à la cellule de l'avion.

polyvalents. Mais les progrès du projet parallèle VFX de l'US Navy, entretemps devenu le F-14, fait peur aux généraux de l'USAF que le DoD leur impose purement et simplement d'acheter le *Tomcat* – comme le *Phantom II* dix ans plus tôt – pour diminuer les coûts et les délais...

Ainsi en mai 1968, l'USAF annonce que le projet FX doit être un pur chasseur. Afin d'accélérer le programme, on renonce au développement d'un canon de 25mm Ford-Philco GAU-7 utilisant des munitions sans chemises, en faveur du M-61 *Vulcan* de 20mm déjà en production. Quatre entreprises soumettent des propositions mais General Dynamics est écarté dès septembre 1968. Fairchild Republic, North American Rockwell sont écartés en décembre 1969. Et toujours pour gagner du temps, l'USAF annonce son choix pour le projet de McDonnell Douglas (MDD) au même moment. Il n'y aura donc pas de compétition. Ceci permet au premier prototype du F-15A d'effectuer son premier vol le 27 juillet 1972 ; le TF-15A redésigné plus tard F-15B vole pour la première fois en juillet 1973.

Le F-15C et le biplace F-15D entrent en production en 1978 et volent pour la première fois en février et en juin de la même année. Ces appareils emportent 910 kg de carburant supplémentaire. Ils peuvent être équipés de réservoirs épousant la forme de la cellule, libérant ainsi les pylônes sous voilure pour l'emport d'armements. Les logiciels du radar APG-63 permettent une architecture ouverte et l'emport d'armements supplémentaires. Ils sont équipés de systèmes de guerre électronique. Le train d'atterrissage est renforcé, permettant un poids maximal au décollage de 31 tonnes.

Ces appareils ont été modernisés entre 1983 et 1985 (MSIP) afin de disposer d'une informatique ainsi que de moyens de guerre électronique améliorés. Ils peuvent désormais emporter le missile AIM-120 *Scorpion*/AMRAAM qui a l'avantage d'être « tire et oublie ». Les radars sont également améliorés et les 43 derniers appareils de série ont été équipés de l'APG-70 à balayage électronique. A partir de 1997, les moteurs F100-PW-100 sont remplacés par de nouveaux PW-200 ou sont transformés (PW-220E) afin d'améliorer l'accélération et de réduire la consommation. Enfin à partir de 2007, 179 F-15C reçoivent une nouvelle version du radar à balayage AN/APG-63(V)3. Certains reçoivent par la même occasion un viseur de casque pour la direction d'engins air-air à courte portée (AIM-9X).

D'autres améliorations ont été prévues et développées – notamment un nouveau système de guerre électronique et de contre-mesures d'autoprotection baptisé EPAWSS ainsi que de nombreuses options tirées de l'ambitieux programme *Silent Eagle*, destinées à réduire la signature radar très importante du F-15. Certaines mises à jour permettent l'emport d'armements supplémentaires – portant à 16 le nombre de missiles air-air pouvant être emportés pour la mission de supériorité aérienne. Il est également prévu que les pylônes soient adaptés pour permettre l'emport d'un engin de 3 tonnes – un missile hypersonique, par exemple. Les options retenues prennent la désignation de « EX ».

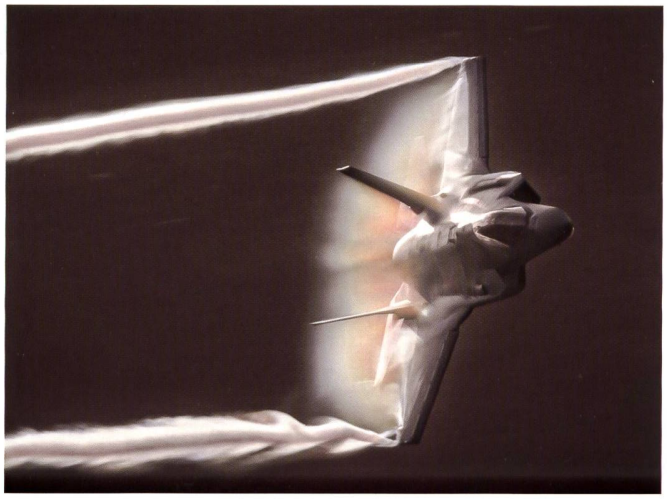
La relève est assurée : un F-35A du 495 FS suit son prédécesseur, un F-15E du 494 FS.

Arrivée de deux F-35A du 495 FS sur leur nouvelle base d'attache.

Un F-35A du de la même escadre au roulage. Le déploiement de ces appareils renseignera sur les conditions d'utilisation et de maintenance du JSF dans des conditions météorologiques souvent difficiles.

Les photographes, amateurs et « spotters » se réunissent régulièrement pour capturer des images impressionnantes dans le « Mach Loop ».

Si le *Lightning II* est furtif est rapide, l'expérience des pilotes à très basse altitude le rend encore plus difficile à intercepter.



F-16XL

En 1979, les firmes McDonnell Douglas et Hughes décident de développer sur fonds propre une version polyvalente du F-15 afin de concourir à l'offre de l'USAF en 1982 pour un chasseur multi-rôles. Le F-15E *Strike Eagle* remporte en 1984 la compétition contre le F-16XL de General Dynamics.

Plus de 400 *Strike Eagles* ont été construits à ce jour et exportés en Arabie saoudite, en Israël ainsi qu'en Corée du Sud. Il est actuellement toujours en production sur les chaînes de Boeing – anciennement MDD – à St Louis dans le Missouri. Les versions de chasse, elles, ont été produites à 1'198 exemplaires à ce jour. Le Japon produit ses propres chasseurs sous licence.

Le F-15 est un appareil dont l'efficacité est désormais légendaire. En 46 ans de service, il a été engagé dans de nombreux conflits, au cours desquels il a permis d'abattre une centaine d'appareils – sans aucune propre perte. Son successeur désigné au sein de l'USAF est le F-22 *Raptor*, un chasseur superlatif mais très coûteux et dont la production a été limitée à 189 exemplaires. En Europe, le F-15 voit donc arriver la relève, sous la forme du F-35A.

L'arrivée du F-35A en Europe

Depuis 2020, 54 F-35A *Lightning II* sont déployés à Lakenheath. Ces appareils sont répartis en deux escadrilles, opérant aux côtés des deux escadrilles encore dotées du F-15E. Des modifications sont nécessaires aux infrastructures, pour un coût de 148,4 millions de dollars. Le personnel est augmenté de 1'200 militaires et d'une centaine d'employés civils. En novembre 2018, le nombre de nouveaux appareils est abaissé à 48.

Après avoir employé le F-111F entre 1977 et 1991, le 495th Fighter Squadron (FS) « Valkyries » est réactivé le 1er octobre 2021 et devient la première unité de l'USAFE à engager le F-35A. Les quatre premiers appareils atterrissent le 15 décembre 2021. Un second vol de trois appareils arrive le 10 février 2022. Un troisième vol de deux appareils – les appareils du commandant de l'escadrille, ainsi que celui du commandant de l'escadrille-sœur 493rd FS – arrivent le 15 avril 2022.

Le 493rd FS « Grim Reapers » a transféré ses chasseurs F-15C/D à des unités de l'Air National Guard. Il a reçu son premier F-35A le 15 avril 2022. Tous ses chasseurs sont opérationnels à partir du 22 juillet.

Le 494th Fighter Squadron « Panthers » continue d'employer ses F-15E reçus en 1992. Il en est de même pour le 492nd FS « Madhatters ».

Force de frappe

Le 48th Operations Group (48 OG) a reçu le nom de *« Statue of Liberty Wing »* le 4 juillet 1954. Elle est la seule unité de l'USAF disposant à la fois d'un nom et d'un numéro. Les leçons de la guerre du Golfe ont démontré l'importance d'intégrer les composantes aériennes et basées au sol des unités expéditionnaires. Ces adaptations ont été réalisées dès 1991. Cette même réorganisation explique la fin de l'emploi de la dénomination *« tactical »* au sein des unités – car la frontière entre les missions tactiques, opératives et stratégiques sont devenues de plus en plus floues ces dernières décennies.

L'escadre compte près de 5'700 militaires et 2'000 civils britanniques et américains. Nous avons déjà présenté les quatre escadrilles (FS).

- L'escadre dispose, en plus, d'un *operations support squadron* – chargé de la planification de missions de guerre au profit de l'USAFE, de l'US European Command et de l'OTAN.
- Le 48th Maintenance Group (48 MXG) est responsable de la maintenance et de la disponibilité des appareils.
- Le 48th Mission Support Group (48 MSG) est responsable de la conduite du personnel, de la logistique, des communications, de la sous-traitance contractuelle, des mesures techniques ou de construction, ainsi que du support de forces expéditionnaires.
- Le 38th Medical Group (48 MDG) est responsable de la santé des personnels sur les bases de RAF Lakenheath (48th Fighter Wing) et de RAF Mildenhall (100th Air Refueling Wing et 352nd Special Operations Wing). L'unité est en mesure de fonctionner à partir de sept emplacements distincts, en plus de la capacité à projeter ses moyens dans le cadre d'une force expéditionnaire.

Engagements

Le 48th TFW a été engagé dans le Golfe persique le 25 août 1990, à partir de la base de Taif en Arabie saoudite. Au total, 1'500 personnels des trois escadrilles ont préparé à l'engagement 66 F-111F. Au cours de DESERT STORM, 1'919 missions d'attaque ont été accumulées et 2'203 objectifs ont été touchés. L'escadre a regagné Lakenheath le 13 mai 1991.
Dans le cadre de la « guerre globale contre le terrorisme » (GWOT), des appareils et des équipages ont été déployés en Afghanistan et en Irak. En mars 2011, l'escadre a été engagée au-dessus de la Libye (ODISSEY DAWN), perdant un F-15E lors d'un accident.

Depuis 2021, l'escadre est la première et la seule hors du territoire américain à être dotée du F-35A. Avec d'autres unités de l'USAFE, basées en Allemagne ou en Italie, elle joue un rôle important dans la dissuasion de l'OTAN face aux actions de la Russie aux frontières de l'Europe.

A+V

Pour les 75 ans de l'opération OVERLORD, le débarquement en Normandie, trois appareils aux couleurs des trois escadrilles du 48th TFW ont été « pimpés » afin de participer aux cérémonies au Royaume-Uni et en France. Voir les insignes à la page 34.