



PROCEDURE 75th vFS (A-10C)

3rd-Wing.net / 75th vFS

Réf. : 3.75.016

Auteur(s) : Tacno

Date du document : 05/02/2025

Version du document : 2.0.0

Règles d'engagement

Ce document présente les règles d'engagement du A-10C au sein 75th vFS.

Neuf points décrivent le minimum :

- [1. Niveaux de vol](#)
- [2. Masse de l'avion](#)
- [3. La SA \(situation awareness\) doit être maîtrisés](#)
- [4. La communication est efficace et omni-présente](#)
- [5. Reconnaissance maîtrisée des objectifs et leur classification](#)
- [6. Ordonnancement des objectifs](#)
- [7. Choix des armements](#)
- [8. Engagement](#)
- [9. Limitations des attitudes de l'aéronef](#)

SUIVI DU DOCUMENT

Version	Date	Auteur	Page	Nature de la modification
1.0.0	01/10/2013	Tacno	toutes	Première version
1.0.1	23/04/2016	Tacno		
2.0.0	05/02/20025	Tacno	4, 5	Ajout armement A-10C2, limitation attitude
	__/__/__			
	__/__/__			

“Attaque par patrouille de deux avions uniquement.”

Une patrouille est composée de deux avions avec un sous-chef de patrouille (leader) et un ailier. Cependant le transit peut cumuler d'autres sous-patrouilles.
La patrouille est alors composée de quatre avions, soit de deux sous patrouilles avec un chef de patrouille (leader) et son ailier, et d'un sous-chef de patrouille et son ailier.
Une seule patrouille de deux avions est affectée par zone de traitement de cible.

Tous les engagements devront être faits en **toute sécurité** et suivre les neuf points suivants :

1. Niveaux de vol

- Les ailiers sont les plus éloignés du danger, et donc établi à 1000 ft au-dessus du leader.

2. Masse de l'avion

“Plus l'avion sera léger et plus il sera manoeuvrant. “

- Une arrivée sur hot zone avec une charge totale excédant les **80%** est source de problème : manœuvres évasives limitées par le décrochage, ressources limitées, altitude et portance, etc...
Les 80% peuvent être fixés selon la masse des emports et du carburant. La consommation moyenne à 12000 ft 220 KAIS et de 1750 PPH par moteur, soit 3500 livres à l'heure. Pour donner un exemple, 15 minutes à 220 KIAS soit 55 nm équivalent donc à moins de 900 livres de kérosène.

3. La SA (situation awareness) doit être maîtrisés

- où sont les menaces (hot zone) ?
- où est l'ailier ou le leader ? Surveiller la JTRS.
- où est la zone de dégagement (green zone)(circuit d'hippodrome) ?
- où est la cible ?
- clearance de l'attaque (émis par le pilote en surveillance).

4. La communication est efficace et omni-présente

- Surveillance :
 - clear
 - mike mike 9-heures
 - départ missiles 7-heures
 - etc...
- Attaque :
 - inbound, engage in, tipping in, in hot
 - release xx secondes
 - weapon away x secondes (ten seconds)
 - off, egress
 - etc..

5. Reconnaissance maîtrisée des objectifs et leur classification

- reconnaître les véhicules aux sols
 - SAM, AAA, radar
 - Artillerie, véhicules d'appui
 - Blindés
 - Véhicules de transport de troupes
 - Véhicules de soutien

6. Ordonnement des objectifs

- La présence de menaces sol-air (SAM - AAA) fait de celles-ci des cibles prioritaires si celles-ci empêchent le traitement des cibles primaires. *Faire la différence entre un Tunguska et un Shilka.*
- cibles primaires (désignées dans le briefing)
- cibles secondaires (désignées dans le briefing)

Nom	distance (nm)	Altitude (ft)	Action
S300	65		s'éloigner
Buk - Kub	16 - 13	46000	s'éloigner
Tor	6,5	20000	s'éloigner
OSA	5,2	15000	cible prioritaire: survol très difficile
Tunguska	5,5	11500	cible prioritaire: survol très difficile
Strela	2,3	11500	cible prioritaire: survol très difficile
IGLA	1,6	10000	cible prioritaire: survol très difficile
Shilka	1,5	6500	cible prioritaire: survol difficile
ZSU23-2	1,4	6500	cible prioritaire: survol difficile

7. Choix des armements

Le choix de l'armement est effectué en fonction des cibles connues lors du briefing.

Si les renseignements sont pauvres, un armement mixte doit être préféré.

- survol de la zone impossible à cause de la présence de SAM longue portée
 - s'éloigner - demander un support SEAD ou abandonner la mission
- survol de la zone impossible à cause de la présence de SAM moyenne portée
 - Emploi de l'**AGM-65D 9nm**
 - Emploi **GBU** au dessus l'altitude de sécurité si la SA est maîtrisée
- survol de la zone difficile et les cibles à la limite hot zone
 - Emploi de l'**AGM-65** (AGM-65H 3 nm AGM-65D 7nm **AGM-65L buddy lasing**)
 - Emploi **GBU** au dessus l'altitude de sécurité si la SA est maîtrisée
 - Emploi **GBU** en buddy lasing

- survol de la zone possible
 - Employer l'armement suivant le type de cible :

Type	Nom	Informations	Cibles		véhicule en déplacement	bâtiment
			non blindé	blindé		
		poinds (équiv. TNT)				
Obus	CM 30mm					
Bombes lisses	Mk82	241 kg (89 kg)				
	Mk84	900 kg (428 kg)				
Bombes lisses guidées	GBU-38	252 kg (87 kg)				
	GBU-31	900 kg (428 kg)				
	GBU-54	252 kg (87 kg)				
	GBU-12	225 kg (89 kg)				
	GBU-10	900 kg (428 kg)				
Bombe à sous munitions	CBU-87	430 kg (202 BLU-97)				
	CBU-97	415 kg (10x BLU-108)				
	CBU-103	430 kg (202 BLU-97)				
	CBU-105	415 kg (10x BLU-108)				
Rockets	Mk-151	(2,4 kg)				
	APKWS 282	15 kg ()				
Missiles air-sol	AGM-65H	210 kg (56kg)				
	AGM-65D	220kg (56kg)				
	AGM-65L	300 kg (136kg)				

Légende : **sur-dimensionné** , **utilisation optimale** , **utilisation difficile**

8. Engagement

- Engagement doit se faire seulement sous la surveillance de l'ailier ou du leader
- préciser toutes les actions en communication radio
- l'ensemble de l'attaque doit être prête :
 - markpoint sur target
 - armement sélectionné
 - asservissement SPI
 - contre-mesures
 - cap d'attaque
 - cap de sortie
 - etc..
- peu de place aux surprises et à l'improvisation....

9. Limitations des attitudes de l'aéronef

Conditions	Limitations
VMC	Limitation inclinaison : facteur de charge $\leq 4G$ Limitation altitude : libre, à vue ⚠ Danger obstacles verticaux au sol Limitation assiette : < 5000 AGL : $\leq \pm 5\%$ > 5000 AGL : libre
VMC nuit	Limitation inclinaison : $\leq 30^\circ$ Limitation assiette : $\leq \pm 5\%$ Limitation altitude : > 5000 AGL
IMC	Limitation inclinaison : $\leq 30^\circ$ Limitation assiette : $\leq \pm 5\%$ Limitation altitude : > 5000 AGL ou <i>selon routes départ ou approche AIP</i>
Combat VMC Nuit, IMC	<p><u>Autodéfense Air-Air</u></p> <p>⚠ Incapacité, hors domaine d'emploi</p> <p><u>ISR, AR, STRIKE, AI, AFAC</u></p> <p>Limitation inclinaison : $\leq 30^\circ$ Limitation assiette : $\leq \pm 5\%$ Limitation altitude : > 12000 AGL (<i>hors de portée IR SAM ennemi</i>) alarme UFC : MSL FLOOR 12000 (à corriger avec l'altitude terrain)</p> <p><u>CAS, CSAR</u></p> <p>⚠ perte altimétrique importante</p> <p>⚠ perte partielle ou totale des repères terrain</p> <p>⚠ perte partielle ou totale du contrôle de l'avion, collision avec le sol, dommage partiel ou total de l'aéronef par les coups ennemis.</p>

→ **En condition dégradée, maximiser les délais, les distances des points initiaux.** L'objectif est d'avoir le temps nécessaire pour les contrôles des instruments et de l'attitude de l'avion avant chaque phase. Ce temps de contrôle est plus long qu'en condition VMC jour.