

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

**Artikel:** Le A-10 était légendaire, il devient immortel  
**Autor:** Vautravers, Alexandre  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1035389>

### **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:** 13.01.2026

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



## Aviation

### Le A-10 était légendaire, il devient immortel

**Col EMG Alexandre Vautravers**

Rédacteur en chef, RMS+

**L**e A-10 *Thunderbolt II* a effectué son premier vol le 10 mai 1972... il y a cinquante ans. Depuis, 716 appareils ont été construits et 282 restent en service aujourd'hui : 141 au sein de l'USAF, 55 à l'Air Force Reserve Command (AFRC) et 86 au sein de la Garde nationale (ANG).<sup>1</sup>

Conçu en tant qu'appareil bimoteur bi dérive spécialisé dans l'attaque au sol et l'appui aérien rapproché (CAS), il a été un instrument redoutable de la dissuasion de l'OTAN au cours des années 1980. Il a été engagé avec succès au-dessus des Balkans et du Koweït au cours des années 1990. Malgré son âge et malgré la disponibilité de nombreuses plateformes plus récentes, sans parler des drones armés, il a prouvé sa valeur et sa fiabilité lors des opérations ENDURING/IRAQI FREEDOM (OIF/OEF).

Et maintenant, la guerre en Ukraine pourrait-elle donner à cet appareil un nouveau sursis et de nouveaux rôles ?

#### L'USAF contre le A-10

En raison de sa faible vitesse, de son manque de technologies, de sa dépendance d'une situation aérienne favorable et donc de chasseurs de couverture, la direction de l'US Air Force a peu soutenu le développement de cet avion et, à plusieurs reprises, à chercher à le retirer de son inventaire.

En 2007, l'USAF proposait la retraite du A-10 pour 2022, mais le Congrès a refusé cette proposition et demandé plusieurs études. En 2014, l'US Air Force a proposé cette fois une forte réduction du nombre de A-10. L'argument principal était la volonté de supprimer les appareils trop spécialisés et d'ajouter que la suppression complète d'un type d'appareil permettrait de réaliser des économies importantes : 3,7 milliards USD entre 2015 et 2019. Mais le Parlement américain a rejeté chacun de ces projets.

Ci-contre et page suivante : Vol en formation d'appareils du 104<sup>th</sup> FS de la Garde nationale aérienne du Maryland (MD). Ces appareils ont été déployés en Europe entre le 5 et le 30 mai, pour participer notamment à l'exercice de l'OTAN SWIFT RESPONSE. Toutes les photos © USAFE.

L'USAF est revenu à la charge en janvier 2015, arguant que le développement d'un appareil capable de succéder aux effets actuels de cet appareil prendrait au moins 15 ans. Et que l'augmentation du nombre de munitions guidées, lancées à partir de plateformes classiques (F-16 et F-15) permettrait de satisfaire les besoins en matière d'appui aérien rapproché (CAS) de l'US Army.<sup>2</sup> Des études ont été menées en été 2015 pour déterminer de potentielles plateformes pouvant être adaptées pour ce rôle : turboprops AT-6 *Wolverine*, A-29 *Super Tucano* et Textron AirLand *Scorpion*, voire le programme d'avion-école avancé AT-X.

La société Boeing s'est intéressée en 2015 au rachat de cellules et de pièces détachées de A-10, avec pour objectif de reconditionner ces appareils et possiblement de les vendre à l'export. Mais le Congrès s'est opposé à toute vente.

Plusieurs études ont été menées, pour étudier l'emploi du F-35B qui pourrait opérer à partir d'aérodromes décentralisés. Il a également été question de combiner le F-35A avec des drones armés MQ-9 *Reaper*. Les critiques se poursuivent – critiquant notamment les faiblesses du F-35B à décollage court et atterrissage court ou vertical, ou pointant du doigt le risque de vulnérabilités des drones au brouillage.

En janvier 2016, l'USAF a annoncé qu'elle « gelait pour une période indéterminée » le départ à la retraite du A-10. Car avec la fin des opérations de contre-insurrection et la montée en puissance contre un adversaire symétrique (« *near peer* »), dicté par la situation en Ukraine, une nouvelle étude a été menée concluant au remplacement, escadrille par escadrille, des A-10 par des F-35 – impliquant une très probable commande supplémentaire

<sup>1</sup> International Institute for Strategic Studies (IIS), *The Military Balance*, London, 2018, p. 54-57.

<sup>2</sup> James Drew, « USAF rules out international A-10 sales », *Flight Global*, 24.07.2015. <http://www.flightglobal.com/news/articles/usaf-rules-out-international-a-10-sales-414975/>



de *Lightning II*. En octobre 2016, le Materiel Command de l'USAF a augmenté la disponibilité de ses ateliers et de ses dépôts. Un programme de maintien de la valeur de combat est en cours. Et en juin 2017, l'USAF a annoncé que le A-10 « resterait à l'inventaire de l'Air Force pour une durée indéfinie ».<sup>3</sup> La guerre en Ukraine, on s'en doute, donne de la munition aux défenseurs du A-10...

## Nouvelle modernisation

Le 21 août 2019, Boeing a reçu un contrat de l'USAF pour 50 ailes, 15 kits et une option de 112 au final. Les nouvelles ailes sont plus résistantes et faciles à entretenir. Elles doivent ajouter 10'000 heures de vol au compteur. Les stocks du constructeur et de l'USAF Materiel Command comptent encore 173 ailes produites par Boeing à partir de 2007. L'USAF avait annulé le contrat avant que la totalité des pièces aient été produites.

Boeing et Korean Aerospace Industries ont remis en état leur ligne d'assemblage et annoncé le 25 mai 2022 que la première nouvelle aile pour le A-10C avait été livrée à Hill AFB à Ogden, dans l'Utah, où l'USAF a commencé son programme de rétrofit.

En plus des 280 appareils actifs, qui seront tous rénovés, l'USAF dispose encore de 51 A-10C et de 49 A-10A plus anciens, stockés au 309<sup>th</sup> Aerospace Maintenance and Regeneration Group à Davis-Monthan AFB dans l'Arizona.

## En Europe

Dix A-10C de la 104<sup>th</sup> Fighter Squadron, 175<sup>th</sup> Wing appartenant à la Garde nationale du Maryland ont été déployés en mai sur le continent européen. Arrivés à Keflavik en Islande le 5 mai, ils ont depuis été déployés sur la base allemande de Ramstein, puis en Norvège (4) ainsi que sur la base d'Ohrid St Paul à (6), en Macédoine du Nord.<sup>4</sup> Ils ont participé à un exercice SWIFT RESPONSE qui a eu lieu du 2 au 20 mai en Norvège, avec 2'700 parachutistes de l'US Army et 9'000 militaires de 17 nations. Les appareils ont été rassemblés à Glasglow le 30 mai et sont repartis aux USA le jour suivant.

Aucune escadrille de A-10 n'est affectée de manière permanente en Europe, mais plusieurs unités y effectuent régulièrement des rotations. Le *Warthog* ne porte peut-être plus son camouflage « lézard », il s'est refait une réputation avec l'utilisation de biofuel, il sert majoritairement dans des unités de réserve ou de garde

nationale, mais il reste un acteur non négligeable dans les scénarios actuels.

Il est d'ailleurs question que le Gouvernement américain mette certains de ces appareils à disposition de l'Ukraine.

A+V



<sup>3</sup> Deborah Haynes, « A-10 Warthog a 'badass plane with a big gun' saved from the scrapheap », The Australian, 12.09.2017. <http://www.theaustralian.com.au/national-affairs/defence/a10-warthog-a-badass-plane-with-a-big-gun-saved-from-scrapheap/news-story/f24d72a11coda2b5e467833d6c0602c>

Jared Keller, « Fighter Pilot Turned Congresswoman Throws Wrench in Quiet Plans To Cut A-10 Squadrons », Task & Purpose, 21.09.2017. <http://taskandpurpose.com/a-10-warthog-fleet-mcsally/>

<sup>4</sup> « Ten Maryland ANG A-10Cs complete deployment to Europe », Air Forces Monthly, No. 6, 2022, p. 14.