

SVENSKA FLYGVAPNET, LA TENDANCE 21^e SIECLE !



Le Gripen est entré en service dans la force aérienne suédoise en 1993, en 2010 il aura remplacé tous les Viggen encore en service.

Le 8 août 1993, la force aérienne suédoise (svenska flygvapnet) inaugure en grandes pompes son nouvel avion de combat multi rôles reçu deux mois plus tôt : le JAS 39 Gripen. Malheureusement, l'avion n° 102 s'écrase durant la cérémonie ; le pilote s'en sort indemne.

Cet événement marque le début d'une nouvelle ère. La Suède n'échappe pas à la tendance générale des années nonante de limiter le parc aériens au profit d'avions multi rôles moins nombreux, moins coûteux à l'entretien et à la maintenance, mais surtout plus efficaces que leurs prédécesseurs.

En 1994, le « Rikstag » - parlement suédois - vote la restructuration complète

des forces aérienne ; cette réforme passe par la division du commandement en 3 zones stratégiques directement subordonnée au Försvarsmakten – Forces Armées -. De plus, la réduction drastique du personnel et le remplacement complet de la flotte de chasse par le Gripen d'ici 2010 est également au programme.

Neutralité et indépendance

En 1815, le royaume de Suède proclame sa neutralité, mais tout comme la Suisse, il s'agit d'une neutralité armée. Bien que pacifiste, elle développe et produit la majeure partie de son armement. Ce petit

pays de 8.7 mio d'habitants, pour une surface de 450 000 km², jouit d'une économie solide ; Ericsson, Saab, Volvo, autant d'entreprises dont les noms nous sont familiers. Depuis peu, Stockholm a adhéré à l'Union Européenne. Par ailleurs, le pays fait partie de l'OTAN et est membre des Nations Unies.

C'est le 1^{er} Juillet 1926 que la Force Aérienne est créée ; ses premiers avions sont le fruit d'une donation. Très vite après les enseignements tirés de la première guerre mondiale, elle acquiert certains de ses avions de seconde main et comprend bien vite l'importance stratégique de cette nouvelle arme. En 1935 la Suède aligne 70 avions de combat.

Septembre 1939, Le royaume réaffirme sa neutralité et interdit son espace aérien aux belligérants. Les avions interceptés sont dérivés ou forcés de se poser puis stockés sur les aérodromes...

Le pays enregistre 4 677 violations et plus de 300 crashes ou atterrissages d'avions étrangers. Pendant la guerre Fin-soviétique la décision est prise de faire feu pour signaler l'entrée dans le territoire. Février 1940, le ton monte et l'ordre est donné de repousser ou d'abattre si nécessaire les avions tentant une telle incursion. Cependant, la situation n'est pas aussi simple, et quand commence l'offensive Barbarossa le 22 juin 1941, un accord spécial est obtenu avec l'Allemagne pour autoriser les survols d'avions isolés pour le transport de courrier et de passagers. De fait, on comprend bien que pour assurer une liaison permanente entre ses forces, la Luftwaffe a besoin de rallier ses unités stationnées en Norvège. Elle utilisera donc le biais des avions courriers pour assurer ses liaisons ...

Durant la seconde Guerre Mondiale, 550 avions seront produits sur place sur un total de 800. Des 1941, en vue de l'urgence de la situation, le gouvernement

lance un plan quinquennal pour pousser l'industrie aéronautique (en l'occurrence la toute jeune firme Saab) et développer ainsi considérablement sa force aérienne.



Un des rares SK 37 utilisé dans des missions de guerre électronique, ici à Dübendorf. Notez le camouflage typique des Viggen ; c'est à l'origine un ordinateur qui l'a conçu !

Au sortir de la guerre l'expérience acquise dans le développement d'avions à pistons tels que le Saab 18 ou 21, pousse la Saab à se lancer dans la course au jet. Ainsi le J-29 est le premier d'une série de fabuleux avions qui occuperont le ciel nordique jusqu'à nos jours. De plus , la force aérienne étoffe son arsenal par diverses productions Anglo-Américaines, telles Mustangs ou autres Vampires...

1948 : une tentative visant à intégrer la DCA à la force aérienne échoue, mais le dispositif de surveillance aérienne est par contre incorporé.



Tp 84 ou C-130 lors du meeting de Sion en 1997.

Bases aériennes:

Au sortir de la guerre l'expérience acquise dans le développement d'avions à pistons tels que le Saab 18 ou 21, pousse la Saab à se lancer dans la course au jet. Ainsi le J-29 est le premier d'une série de fabuleux avions qui occuperont le ciel nordique jusqu'à nos jours. De plus, la force aérienne étoffe son arsenal par diverses productions Anglo-Américaines, telles Mustangs ou autres Vampires...

1948 : une tentative visant à intégrer la DCA à la force aérienne échoue, mais le dispositif de surveillance aérienne est par contre incorporé.

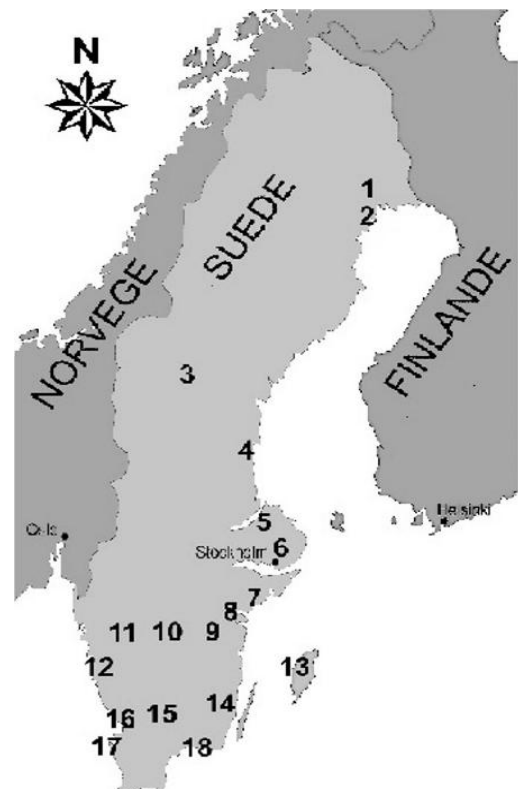
C'est l'époque de la guerre froide qui s'installe ; la Suède se trouve en position stratégique entre l'est et l'ouest par le pôle nord. Un programme d'armement de grande envergure est lancé et comme d'habitude, l'aviation n'est pas en reste. Dans les années cinquante, la « flygvapnet s'équipe du moderne J-32 LANSEN, puis

dans les années soixante du fameux J-35 DRAKEN ainsi que du HUNTER...

Dès 1967 un ambitieux programme est lancé chez Saab, il débouchera sur la vente de 350 J-37 VIGGEN.

Dans la décennie nonante, avec le démantèlement de l'empire soviétique les besoins de l'aviation se font moindres et il faut trouver un successeur unique et moins gourmand que les chasseurs alors en service. Le programme JAS –chasse, attaque, reconnaissance ou surveillance – dont les origines remontent à 1980, débouche finalement sur le JAS-39 GRIPEN. En service depuis 1993, cet appareil est amené à devenir l'unique avion de chasse, d'attaque et de reconnaissance de la force aérienne suédoise d'ici 2010. Par ailleurs, en 1994, la structure de cette dernière a été modifiée pour répondre aux besoins spécifiques de notre époque, à la fois plus souple, avec moins d'effectif et un matériel plus homogène. La transition vers le 21^e siècle semble réussie.

1. Boden
2. Lulea-Kallax
3. Ö-Frösön
4. Söderhamn
5. Upsala
6. Tullinge
7. Malmen
8. N-Bravalla
9. Linköping-Malmsläh
10. Karlsborg
11. Stätenäs-Tun
12. Säve
13. Visby
14. Berga
15. Ljungbyhed
16. Halmstad
17. Ängelholm-B.
18. Ronneby-K.



Quels sont les moyens ?

En matière de construction aéronautique, les Suédois jouissent d'un atout non négligeable ; la Saab est en effet un important constructeur européen. Ses affaires marchent bien, en plus du marché de l'automobile, les usines aéronautiques le Linköping et Ninköping produisent le fameux GRIPEN et le Saab 340....

L'état des lieux en 1997 se compose de 190 avions de chasse, 110 avions d'attaque et reconnaissance et 70 avions d'entraînement.

La surveillance de l'espace aérien est confiée à un système radar à longue portée FSR 890 complété par quelques Saab 340AEW. Ces centrales StriC passeront prochainement de 10 à 5.

En temps de paix, la Flygvapnet comprend 8 500 hommes, mais elle peut

en mobiliser 70 000 en temps de guerre. A ce propos, rappelons qu'en Suède la conscription est obligatoire pour les jeunes gens et qu'elle est d'une année.

Tout comme la Russie, la Suède a son propre système de dénomination, chaque lettre définit le type d'utilisation : Ainsi, J= chasse, A= attaque au sol, B= bombardier, T= torpilleurs, S= reconnaissance ou surveillance maritime. Ou encore, Sk= entraînement (du suédois skol), Ö= entraînement avancé, Tp= transport, Hkp= Hélicoptère, P= prototypes et enfin Fpl= avion léger. Si l'appareil est multi rôle, ces lettres se combinent entre elles ; par exemple, le JA 37 est la version d'interception et d'attaque au sol du Viggen.

Cependant, la Flygvapnet utilise sa propre dénomination pour tout les types d'équipement qu'elle utilise :

Les aéronefs en services :

J 32 = Saab LANSEN
J 35 = Saab DRACKEN
JA 37, AJ 37, SF 37, SH 37, SK 37
= Saab VIGGEN
JAS 39 = GRIPEN
Sk 60 = Saab 105
Sk 61 = BULLDOG
Sh 89 = Casa 212
S 100 = Saab 340AEW
S 102 = G 1159C GULFSTREAM ELINT
Tp 84 = C-130 HERCULES
Tp 100 = Saab 340
Tp 101 = Beech 200
Tp 102 = G 1159C GULFSTREAM
Tp 103 = Cessna CITATION II
Hkp 3 = AB 240
Hkp 4 = KV-107
Hkp 5 = H 269
Hkp 6 = AB 206
Hkp 9 = PAH-1
Hkp 10 = SA332 COUGAR
Hkp 11 = AB 412

L'ordre de bataille:

Depuis peu, les aéronefs de l'« Army » et la « Navy » ont été rattachés à la Force Aérienne, formant ainsi une structure autonome et souple d'emploi. Pour ce faire, elle va notamment réduire ses bataillons de 24 à 16 et pour 2004 le nombre de d'escadres passera à 5 dont 8 escadrilles équipées de Gripen. Par ailleurs en avril 2001 la décision de disloquer la F 4 et la F 10 pour la fin 2002 a été prise.

En 2001 les effectifs principaux sont approximativement les suivants :

-100 JAS 39 (depuis avril)
~130 JA 37
~14 AJS 37
~105 Sk 60
~8 Tp 84
~8 autres transporteurs

L'organisation de la défense du territoire se fait en 3 zones militaires : Nord, Centrale et Sud. La flotte est donc scindée en 3 : Le Flygkommando Norr (FKN) regroupe les escadres F 4, F 21, F 23 et FMV. Le Flygkommando Mitt (FKM) regroupe les escadres F 16 et F 16M. Enfin, le Flygkommando Sud (FKS) regroupe les escadres F 7, F 10, et F 17. Ce dernier est le plus important, en effet, c'est dans la partie sud du pays que se trouve la majeure partie de la population, de l'industrie et des ressources

économiques du pays. Les Gripen sont donc engagés en priorité dans cette région. Il faut ajouter à cela une escadre héliportée composée de trois Hkpbat, c'est à dire des bataillons (ou escadre) d'hélicoptères. Ces derniers sont répartis dans les trois zones préalablement définies.

Les escadres – flottilj- sont des ensembles constitués généralement de deux escadrilles -division- de chasse(15-20 avions), d'une unité de transport, héliportée ou spécifique.

FLYGVAPNET

Flygkommando Norr (FKN)

F 4 (Östersund-Frösön)

1. Jaktflugdivision	JA 37
2. Jaktflugdivision	JA 37
Sambands flygrupp	Sk 60

F 21 (Luleå-Kallax)

1. Spaningsflygdivision	SF 37/ SH 37
2. Jaktflygdivision	JA 37
Sambands flygrupp	Sk 60/ Tp 101

F 23 (Luleå-Kallax)

Spaningsflugdivision	SF 37
Transport flygennet	Tp 84

FMV (Malmslätt (Linköping-Malmen))

Försökscentralen (FC)	divers : JA 37/ JAS 39/ Sk 60/ Tp 86/ Hkp 3/ Hkp 4...
-----------------------	--

Flygkommando Sud (FKS)

F 7 (Sätenäs)

1. JAS-div.	JAS 39A
2. JAS-div.	JAS 39A
Transportflygenhet	Tp 84/ Tp 101
Sambands flygrupp	Sk 60

F 10 (Ängelholm-Barkåkra)

1. JAS-div.	JAS 39A
2. JAS-div.	JAS 39A
Flygstolan (GFU)	Sk 60

F 17 (Ronneby-Kallinge)

1. Jaktflugdivision	JA 37D/DI
2. Jaktflugdivision	JA 37D/DI
Sambands flygrupp	Sk 60/ Tp 101/ Tp 103

Flygkommando Mitt (FKM)

F 16 (Uppsala)

2. Jaktflygdivision	JA 37
5. Division (GTU)	SK 60
Sambandsflygrupp	Sk 60

F 16M (Stockholm-Bromma/ Malmslätt)

Transportflygenhet	Tp 100/ Tp 102
FSR-div.	S 100B
SIS-div.	S 102B

Försvarsmaktens Helikopterflottilj

2. Hkpbat (Berga/ +divers)	Hkp 4/ Hkp 6/ Hkp 10/ Sh 89
4. Hkpbat (Malmslätt)	Hkp 3/ Hkp 5/ Hkp 9/ Hkp 10/ Hkp 11
1. Hkpskv (Boden)	Hkp 3/ Hkp 6

Une collaboration manquée

Il est indéniable que la force aérienne suédoise a su adapter sa structure et son matériel aux exigences de la situation actuelle.

N'êtes vous pas frappés par le nombre de ressemblances entre la Suisse et la Suède ? Mustang, Vampire, Hunter, Cougar sont des avions communément utilisés. Un climat varié, la neutralité armée... ce n'est donc pas un hasard si les deux pays collaborent ; la Suède met à disposition des terrains d'exercice pour les chars et les Stinger, des exercices sont menés conjointement. Les échanges commerciaux entre les deux pays ne manquent pas ; les nouveaux chars FV 4010 que l'armée a achetés en sont un exemple. D'ailleurs, le choix d'un nouvel avion d'entraînement suédois pourrait porter prochainement sur l'acquisition de Pc-7, affaire à suivre...

Dans les années 1950, le développement des projets P-16 et N-20 n'ont pas abouti

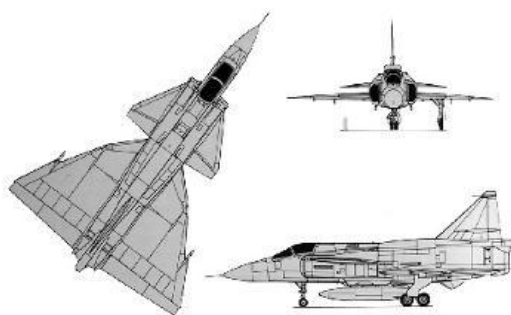
faute de crédit. Une meilleure stratégie aurait été de collaborer avec la Suède aux développements de projets communs et ainsi pouvoir s'équiper du même matériel à moindre frais pour les deux pays. De plus, l'achat du mirage III au détriment du J-35 est une autre occasion manquée. Dommage !

En ce début de millénaire, les marchés se resserrent, les prix de développement devenant de plus en plus inaccessibles pour un pays isolé, l'indépendance aéronautique paraît compromise. Ce qui est déjà partiellement le cas pour le Gripen. A l'avenir, le prochain avion de combat de Saab pourrait bien être le fruit d'une collaboration européenne. Et puisque on en est aux suppositions, dans l'état actuel des choses, il nous est possible d'imaginer que le remplacement probable des F-5E/F vers 2010-2015 pourrait l'être par des Gripen. Bien entendu si l'armée veut absolument garder en service 2 types de chasseurs différents, ou si elle décide de remplacer les Tigres tout simplement...

Saab JA 37 Viggen



Sion, 1997 : époustoufflante démonstration de maniabilité du Viggen. Notez son camouflage 2 tons de gris, optimisé pour l'interception.



Vitesse max : 2'126 km/h

Poids usuel : 15'000 kg

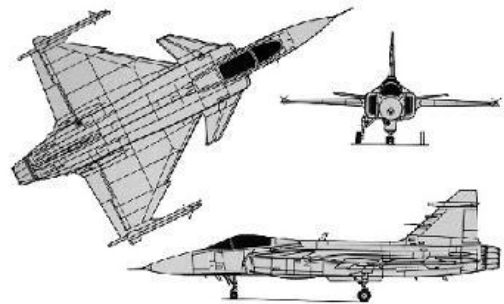
Plafond pratique : 18'290 m

Armement : 1 canon, diverses charges externes

Saab JA 39 Gripen



Maquette grandeur nature du Gripen ; ses dimensions sont similaires à celles du Tiger.



Vitesse max : 2'126 km/h

Poids usuel : 8'000 kg

Plafond pratique : Inconnu

Armement : 1 canon Moser 27mm, diverses charges externes

Quelques sites Internet à consulter concernant la Force Aérienne ou le matériel:

www.mds.mdh.se/~km95mgh/main2.htm

www.scramble.nl/se.htm

www.gripen.saab.se/

Pour plus d'informations concernant les unités, il suffit de taper l'adresse suivante incluant l'**unité** recherchée.

Ex : www.F4.mil.se/