

Coup de tonnerre à Mollis

Autor(en): **Trottmann, Christian**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2019)**

Heft [1]: **Numéro Thematique Aviation**

PDF erstellt am: **27.06.2024**

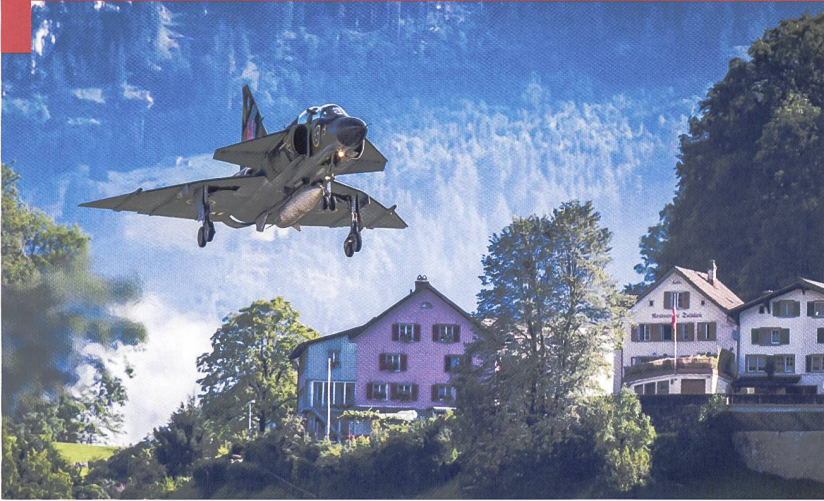
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-868035>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



La silhouette caractéristique du J37 se profile au-dessus de l'aérodrome de Mollis. Toutes les photos © Patrice Udry.

Aviation

Coup de tonnerre à Mollis

Lt col Christian Trottmann

Officier d'analyse, centrale des opérations

Les visiteurs du *Zigermeet* de Mollis, dans le canton de Glaris, ont attendu avec impatience l'arrivée d'un des appareils militaires les plus populaires de tous les temps. Au cours du plus grand meeting de l'année organisé en Suisse, le chasseur suédois JA-37 *Viggen* (en français : coup de tonnerre) a bien mérité de son nom !

Dans les années 1950, l'armée de l'Air suédoise a étudié les exigences pour ses avions de combat modernes et futurs. Deux concepts ont été retenus : celui d'un appareil à décollage vertical, ainsi que l'option d'un moteur simple ou bimoteur. Plusieurs de ces concepts ont été rejetés avant le début effectif de la phase de développement. A cette époque comme par le passé, les avions de combat de l'armée de l'Air suédoise devaient être en mesure d'opérer à partir de sites décentralisés, tels que des zones forestières, situées le cas échéant sur de courtes portions de route. Le nouveau chasseur devait donc posséder les meilleures caractéristiques de décollage et d'atterrissage, associées à une maniabilité élevée. On parlait à l'époque d'une distance de décollage et d'atterrissage courte : STOL pour *Short Take Off and Landing*.

« Coup de tonnerre » de Suède

Le gouvernement suédois a confié en 1962 à Saab la construction du nouveau chasseur AJ 37 *Viggen*. La version de reconnaissance S 37 et l'avion d'attaque JA 37 *Viggen* ont suivi. Malgré ses 20 tonnes de masse au décollage, l'avion décolle avec une postcombustion et une poussée de 125 kN après seulement 400 mètres et n'a besoin que de 450 mètres pour atterrir. Ces valeurs impressionnantes sont dues, entre autres, à l'aile delta et à la configuration « canard », mais également à l'inversion de poussée du moteur, qui est unique dans un avion de combat à travers le monde. Celui-ci peut être activé automatiquement et il réduit sensiblement la distance de freinage.¹

Le *Viggen* a rapidement acquis une grande popularité en Suède et à l'étranger. Cette année encore, lors du salon aérien *Zigermeet*, le « coup de foudre » était la star secrète du *show*.

Du *Viggen* au *Gripen*

Parmi les spectateurs à Mollis, Anders Håkansson, ancien pilote de *Viggen* de la base aérienne suédoise F21 à Luleå, se trouve à environ 900 km au nord de Stockholm. Peu de temps après la première sortie de *Viggen* lors d'une chaude journée d'été du mois d'août, l'ancien pilote de chasse est ravi : « *Cet avion de troisième génération nécessite de nombreuses compétences en vol de la part du pilote. Selon le point de vue actuel, l'assistance technique était limitée à quelques ressources - le Viggen devait toujours voler lui-même* ».

Et pourtant, au milieu des années 1970, ce bombardier disposait déjà d'installations telles que le premier radar de ce type construit en Europe, le radar Doppler Ericsson PS-46 /A. Plus de 50 kilomètres de portée, Track while Scan, capacité de pointage vers le bas, ou encore de suivi de terrain. Il y a environ 40 ans, de telles qualités ont fait de ce système l'un des radars les plus avancés au monde. En ce qui concerne la présentation tactique de la situation, Data Link et fusion des capteurs dans le cockpit, le *Viggen* était également un avion de combat à la pointe de la technologie et, à de nombreux égards -notamment en ce qui concerne la structure de l'avionique et un grand écran couleur- on peut le considérer comme le précurseur des *Gripen C/D* et *E/F* actuels. En bref : sans le *Viggen*, le *Gripen* n'existerait pas.

Politique de flotte pendant la guerre froide

Au cours de la guerre froide, le *Viggen* a accompli avec succès de nombreuses missions d'interception de MiG-29

¹ L'avion de combat européen multi rôle *Tornado* est également équipé de deux inverseurs de poussée sur ses deux moteurs. Mais le *Viggen*

est original en ce que le moteur et son inverseur se situent au milieu de l'appareil et pas à l'arrière. (NdLR)





Le J37 est en bonne place sur la ligne de vol de Mollis. Photos © A+V.

et de Su-27 au-dessus de la mer Baltique. Il a ainsi acquis une solide réputation, une grande popularité en Suède, tout comme à l'étranger. Mais malheureusement, le *Viggen* n'a jamais pu être vendu ou exporté.

Les négociations avec l'Inde ont échoué à cause du veto américain quant à l'exportation du moteur américain Pratt & Whitney. Bien que la Norvège, le Danemark, les Pays-Bas et la Belgique aient tous été intéressés par le chasseur suédois, ils ont finalement opté pour le produit américain –le Lockheed Martin F-16 *Falcon*– en raison de leur proximité avec l'OTAN au milieu de la guerre froide dans les années 1970. L'intérêt politique passait alors au premier plan.

Escorte pour SR-71 *Blackbird*

Tout récemment, en novembre 2018, le *Viggen* a de nouveau fait parler de lui dans la presse internationale. L'incident critique s'est produit en 1987 au-dessus de la Mer Baltique, lorsque des problèmes de moteur ont été constatés sur un *Blackbird* SR-71 survolant le territoire suédois. Deux pilotes, qui se trouvaient à ce moment en train de faire du fitness à proximité de leurs appareils, dans leurs hangars, se sont immédiatement dirigés vers le pilote américain et ont empêché par cette manœuvre que le *Blackbird* n'ait pas été soudainement intercepté par des avions de chasse soviétiques. L'interception de cet avion de reconnaissance stratégique américain est relativement difficile, pour les aéronefs n'ayant pas une vitesse d'au moins Mach 3. De plus, les SR-71 opèrent généralement à une altitude d'environ 25'000 km ou 75'000 pieds. Lors de l'incident susmentionné, le *Blackbird* a chuté de manière inattendue en raison de problèmes de moteurs et ont atteint une hauteur de 25'000 pieds. C'est là qu'elles ont finalement pu être interceptées par les deux pilotes suédois de *Viggen*.



Une telle manœuvre d'interception est extrêmement exigeante. Elle requiert la plus grande concentration et doit être entraînée.

A cette époque, aucun avion ne pouvait rivaliser avec un SR-71 en termes de performances. Le *Viggen*, cependant, possédait l'avionique et la fusion de capteurs les plus avancés. Avec l'appui du contrôleur tactique de chasse, l'interception a dû être réalisée en seulement quelques secondes. Si vous ne parvenez pas à intercepter le *Blackbird* lors de la première tentative, vous échouez car il n'y aura pas de seconde tentative. Toutes proportions gardées, c'est un peu comme faire du vélo sur une autoroute et vouloir trouver une voiture roulant à 120 km/h à partir d'une grande distance, à la seconde près, au même moment au même endroit - une entreprise presque impossible. Dans l'incident de 1987, cela a fonctionné. Les quatre pilotes de l'armée de l'air suédoise ont reçu une médaille d'honneur le 28 novembre à Stockholm.

Pour mémoire

Pour les quelque 30'000 visiteurs du *Zigermeet*, la démonstration en vol du biplace *Viggen* camouflé était un événement unique. Même après avoir atterri, le pilote de vol historique Stellan Andersson «Stellan» de l'armée de l'air suédoise s'est dit très impressionné : « Ces vallées étroites, ici en Suisse, exigent beaucoup non seulement du pilote, mais aussi d'un avion aussi lourd. L'agilité dans cette topographie est parfois cruciale. C'est pourquoi j'ai dû laisser de côté certaines de mes figures acrobatiques ». Néanmoins, le son brutal et la puissance du *Viggen* restent des souvenirs inoubliables du *Zigermeet* - un véritable « coup de foudre ».

C. T.



News

Challenger

Le 11 septembre 2019, sur la base aérienne de Dübendorf, les Forces aériennes ont officiellement reçu deux appareils de type Bombardier *Challenger* CL 604 qui étaient jusqu'alors des avions-ambulances de la Rega.

Dorénavant, ces deux aéronefs seront utilisés pour le service de transport aérien de la Confédération (STAC), en remplacement du Beech 1900 D.

Source : Forces aériennes.



