

# L'armée suédoise 1939-1945 - Expériences avec des unités aéroportées

## Introduction

Au début de la guerre, la capacité de transport de l'armée de l'air suédoise était sévèrement limitée, mais le besoin de pouvoir approvisionner les nombreux aérodromes qui ont été construits à travers le pays était, en revanche, grand. En conséquence, on s'est très naturellement inspiré des opérations aéroportées allemandes, il était donc naturel que les planeurs soient également entrés en scène en Suède.

## Lg 105 - Un planeur suédois

Le Commandement du matériel aéronautique a préparé une liste d'exigences et AB Flygindustri à Halmstad a été chargé de construire un planeur. La société avait déjà de l'expérience dans l'assemblage de planeurs civils étrangers et deux types différents ont vu le jour - un avion plus petit du type Fi-1 (à l'été 1943) et un avion légèrement plus grand du type Fi-3 (mars 1944). Le Fi-3 était la réponse aux exigences de l'armée de l'air et a reçu la désignation de type Lg 105 (planeur cargo).

Cependant, aucun des deux projets n'a été particulièrement réussi et seuls six de chaque type ont été construits. Les essais avec les planeurs sont caractérisés par des accidents et le prototype du Lg 105 s'écrase également le 24 avril 1944 lors d'un essai de charge à 1 500 m d'altitude. Le pilote a perdu la vie lorsque son parachute ne s'est pas complètement ouvert.

L'intérêt de l'armée de l'air pour le projet s'est refroidi et la production des 70 unités initialement prévues a été interrompue. Au tournant de l'année 1944-45, les deux premiers planeurs, sur un total de cinq qui ont réussi à être achevés, ont été livrés à l'escadron (flottilj) F 14 à Halmstad.



Un planeur Lg 105, photographié à Malm-slätt, 1944.  
De Fi-3 Rediviva.

Ce planeur suédois avait un équipage de 2 hommes et pouvait transporter 10 soldats entièrement équipés, soit une charge de 1 250 kg.



Un planeur Lg 105 et un bombardier B-5 converti, photographiés à Malm-slätt, 1944.  
De Fi-3 Rediviva.

30 avions du type Northrop 8A-1, portant la désignation suédoise B-5, ont été convertis pour pouvoir tracter les planeurs.

Il est rapporté que l'état-major de la défense suédois voulait que certains planeurs soient prêts à être déployés par 30 avril 1945, et il est possible que cet ordre doive être considéré en relation avec les opérations prévues au Danemark et en Norvège, où l'élément de surprise pourrait être d'une importance décisive. Plus d'informations sur l'affaire ne sont pas disponibles.

Peu de temps après la fin de la guerre, l'état-major de la défense suédoise a jugé que le temps était venu pour les planeurs.

D'autres essais et la production ont donc été arrêtés. AB Flyindustri a tenté d'intéresser les acheteurs civils à l'affaire, mais a rapidement abandonné, car il n'y avait pas vraiment de pénurie d'avions de transport d'occasion à cette époque.

## Plans pour les parachutistes suédois

Inspirée par l'utilisation allemande de stormtroopers, de parachutistes et d'unités aéroportées, la Suède a également commencé à évaluer les possibilités.

Avec les pionniers de la tempête, c'était plus facile qu'avec les unités qui dépendaient de la capacité limitée des avions de transport et déjà en 1940, les premiers pionniers de la tempête, composés de soldats du régiment d'infanterie de Jönköpings-Kalmar (I 12) et de Göta Ingenjörkår ( Eng 2) ; les deux unités faisaient partie de la 1re division d'infanterie, qui s'est ensuite vu confier des tâches dans le cadre de l'opération Rädde Själland.

Chaque compagnie de parachutistes devait être équipée de :

Pistolet 9 mm m/39 : 40

Pistolet masqué 9 mm m/37-39 : 90 6,5

mm automatgevær m/40 : 24 6,5 mm let

maskingevær m/37 : 11 Mortier 47 mm m/

40 : 3 Mortier 80 mm m/29 :

1 masque de 20 mm m/40 :

2

L'aperçu a été préparé sur la base de la Source 1.

En ce qui concerne les parachutistes, une directive est rédigée le 27 août 1941 sur l'organisation d'un éventuel bataillon de parachutistes et les plans auraient dû être inclus dans le débat menant au règlement de défense de 1942, mais pour autant que l'on sache, sans ayant été promu. L'armée de l'air s'est apparemment opposée à devoir fournir les avions nécessaires.

Un bataillon de parachutistes devait être composé de 595 hommes, tous volontaires, organisés en un état-major de bataillon et trois compagnies.

Chaque parachutiste, en plus de son équipement personnel, devait apporter de la nourriture (lyophilisée) pour deux jours et des explosifs ; poids total de l'équipement env. 26 kg, le poids total du soldat étant d'env. 100 kilogrammes.

Les plans pour les parachutistes suédois sont mis en pratique

Un véritable entraînement militaire suédois au parachutisme terrestre ne commença qu'après la guerre et les premiers sauts eurent lieu le 21 mars 1951. Après cela, le commandant des premiers parachutistes, Nils Ivar Carlborg, qui avait terminé sa formation aux États-Unis en 1948, pouvait rapporter à l'inspecteur général : « Suprême, suédois fallskärmsjägerutbildning begemmwad » !

## Sources

1. Fi-3 Rediviva - Historique du planeur, photos et dessins ainsi que plans de construction d'un nouvel exemplaire dans son intégralité escalader.
2. Lg 105 - AB Flygindustri Fi-3 (1944-1945) de Lars Henriksson.
3. Lg 105 - 1944-45 du site Web de la Bibliothèque historique militaire suédoise.
4. L'emplacement des ailes de l'armée de l'air, fra hjemmesiden aviation militaire suédoise.
5. Historia de Fallskärmsjägarskolan, sur le site Web de la Défense suédoise.

## Post-scriptum - Données du planeur Lg 105



Planeur LG 105. De Source 1.

Envergure : 16,5 m	Transport : 250 km/t
Longueur : 9,7 m	Vol libre : 350 km/h
Hauteur : 3,3 m	A l'atterrissage : 80 km/h
Max. Vitesse :	
Equipage : 2	
Charge : 1 250 kg	

Le joli dessin animé par ordinateur montre le travail de peinture du planeur, qui était gris-vert en haut et gris-bleu clair en bas. Le marquage était la cocarde nationale suédoise sur le dessous des ailes et sur le côté du corps. L'avion ne portait aucune autre marque d'identification.

Par Finsted

