

Combat aériens sur la Suisse, 1940 et 1944 : méprises lors d'identification d'appareils au combat

Autor(en): **Quartier, Vincent**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2011)**

Heft [1]: **Aviation**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-514601>

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.



Cet article est dédié au plt Paul Treu, pilote de la Fl Kp 7.

Histoire

Combats aériens sur la Suisse, 1940 et 1944 : Méprises lors d'identification d'appareils au combat

Adj sof Vincent Quartier

Dans un article précédent,¹ nous avons évoqué le risque de méprise lié à la forme similaire des casques allemands et suisses portés lors de la Seconde Guerre mondiale. A la lecture de certains ouvrages et documents évoquant cette époque de notre histoire, on constate que ce risque a également existé au cours de missions aériennes effectuées tout au long de ce conflit.

Lors de la rencontre de deux appareils en vol, du fait de la vitesse, le temps de réaction pour une prise de décision de tir est très court et ne permet pas une longue identification de l'appareil adverse. Rappelons que les avions de l'époque ne possédaient ni radar de bord, hormis certains chasseurs de nuit, ni dispositif électronique « ami-ennemi. »

L'une des probabilités d'abattre un avion ami, allié ou neutre, lors du dernier conflit mondial, est souvent provoquée par le fait que des appareils en dotation dans les forces aériennes ennemies sont parfois récupérés et repeints aux marques d'identification de ses propres appareils. Ils sont ensuite utilisés à des missions secondaires (transports, liaisons, surveillance) loin des lignes de front. Ce fut le cas, notamment, de Savoia - Marchetti, de Fiesler *Storch* et de Me-109, récupérés et réutilisés par les Alliés en Tunisie, en 1943. On imagine que les pilotes aux commandes de ces appareils « recyclés » devaient souvent avoir quelques sueurs froides lors du survol d'un site de DCA ou lors de rencontres avec des chasseurs alliés.

Pour les forces aériennes suisses, ce risque est plus spécifiquement lié à l'origine des différents types d'appareils en dotation dans nos escadrilles de chasse. En effet, celles-ci sont principalement équipées d'avions français (Morane D-3800) et allemands (Messerschmitt Me-109 D-1 et Me-109 E-3). Voici deux exemples de méprises réelles liés à ce risque non négligeable.

He 111 de la Luftwaffe et Me-109 suisses : 01.06.1940

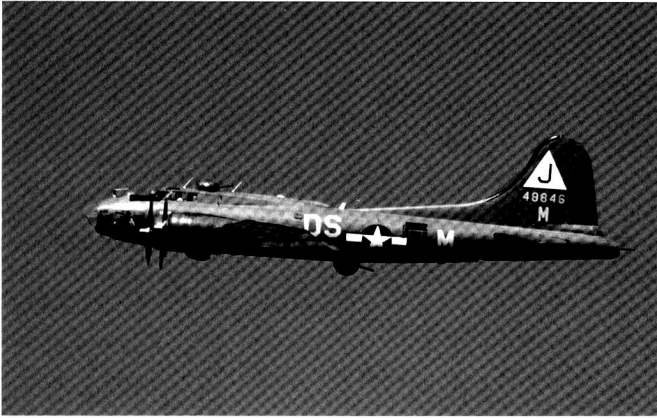
Lors de la campagne de France, en 1940, les bombardiers allemands engagés pour des missions sur les régions de Lyon ou de Grenoble et décollant de bases aériennes situées au sud-ouest du Reich sont parfois tentés, au retour, lors d'avaries ou tout simplement pour gagner du temps, voire pour tester et défier la chasse helvétique, de violer l'espace aérien suisse. Certains n'hésitent pas à survoler tout le Plateau, de Genève à Schaffhouse, alors que d'autres coupent la frontière dans le secteur du saillant de Porrentruy.

Le 1^{er} juin 1940, douze Heinkel He 111 de l'escadrille 1 du groupe de bombardement 53, composé en partie de vétérans de la « Légion Condor » ayant combattu en Espagne, décollent de la base aérienne de Roth. Leur mission : bombardements de sites ferroviaires français dans la région de Grenoble. Lors du retour, cette escadrille, en formation par patrouilles de trois appareils, survole la frontière franco-suisse et pénètre dans notre espace aérien à partir du Brassus. La chasse suisse, en alerte depuis le matin et déjà intervenue à plusieurs reprises pour d'autres violations aériennes déjà effectuées à l'aller par ce même Groupe 53, engage quatre Me-109 de la Fl Kp 15 (Olten) et deux Me-109 de la Fl Kp 6 (Thoune). Parvenus dans le secteur de St-Imier, les Me-109 suisses aperçoivent les He 111 de l'escadrille 1/53 survolant Les Rangiers. Vers 17h30, les chasseurs suisses engagent le combat car les bombardiers allemands violent notre territoire de manière flagrante. Bilan : un He 111 en flammes qui s'écrase en territoire français (près de Oltingue) et trois autres endommagés.

Selon le rapport de l'un des membres d'équipage du He 111 de l'escadrille 1/53, immatriculé A1+LH, voici comment les Allemands auraient réagi lors de l'arrivée de Me-109 suisses² :

¹ « Casques allemands et suisses 1939-1945 : Amalgame et méprise, » RMS N°6/2008

² Heinz Kiehl, *Kampfgeschwader « Legion Condor » 53*, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1983.



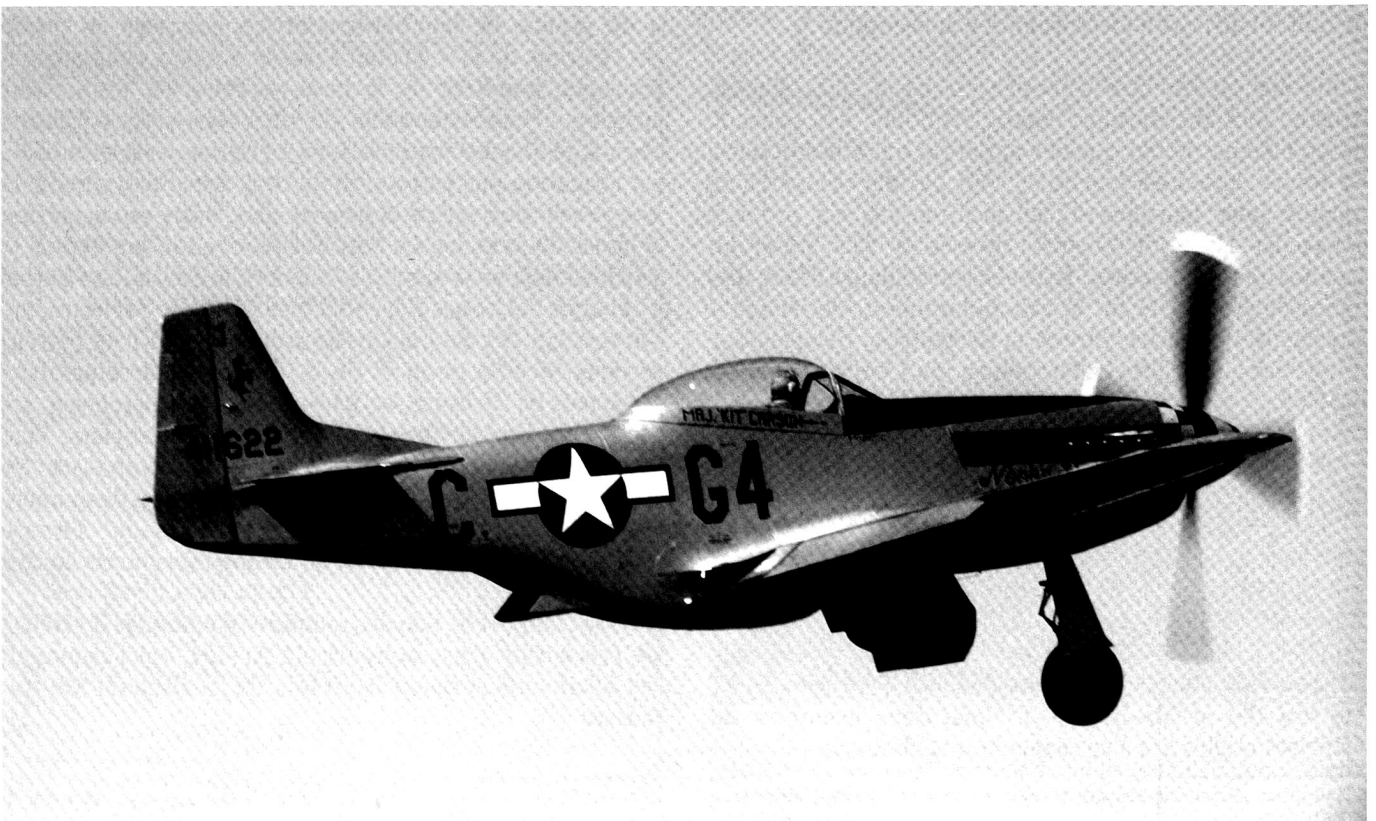
« ...Soudain l'opérateur-radio du dernier échelon cria dans son laryngophone : « Attention, chasseurs à l'arrière ! » Il devait y en avoir dix à douze (en fait six Me-109 !) L'escadrille serra sa formation, les armes furent désassurées. Nous nous préparâmes à un violent combat défensif. Nouvel appel de l'opérateur-radio du dernier échelon de la formation : « Attention, ne tirez pas, ce

sont de Me-109, notre propre aviation de chasse ! » Dieu merci, car le combat eut sans doute été très inégal ; nous y aurions laissé de la ferraille. Apaisés, nous réassurâmes nos armes. Les Me-109 se rapprochaient de plus en plus. Méprise fatale, lorsque les Me-109 furent tout proches de notre formation, ils firent feu de toutes leurs armes. Alors seulement, nous rendîmes compte que nous étions attaqués par la chasse suisse, dotée de Me-109 de provenance allemande. »

Ce rapport vaut ce qu'il vaut, mais il faut relever que les escadrilles du Groupe 53 avaient violé à plusieurs reprises dans la journée l'espace aérien suisse, alors qu'ils volaient en direction du secteur de Grenoble, et qu'ils avaient déjà été attaqués par des chasseurs helvétiques. Cependant, il est possible que lors du vol de retour vers l'Allemagne, le fait d'identifier des Me-109 a peut-être provoqué une certaine confusion dans l'esprit des équipages allemands. Surpris, et certainement vexés, ils vont ensuite prétendre que la chasse suisse les avait attaqués hors du territoire helvétique en invoquant pour preuve la chute du He 111 sur sol français.

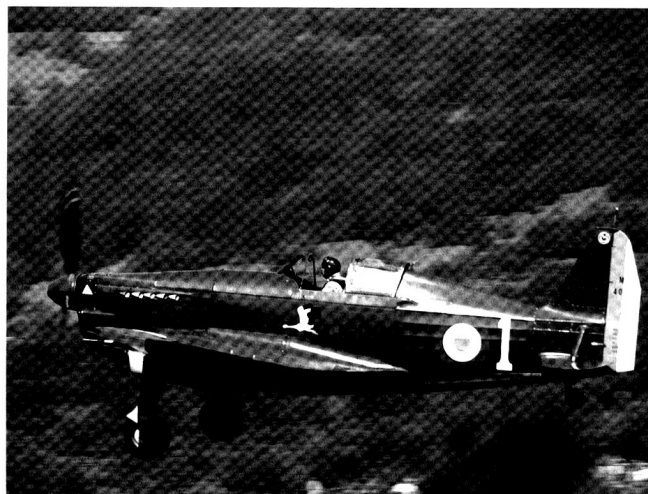
ME-109 suisses et Mustang P-51 américains : 05.09.1944

Le 5 septembre 1944, la 8^e flotte aérienne US va engager plus de 600 bombardiers pour plusieurs raids sur le sud de l'Allemagne. Constituées de B-24 et de B-17, les différentes vagues de bombardiers sont protégées par environ 150 chasseurs d'accompagnement, des Lightning P-38, des *Thunderbolt* P-47 et des *Mustang* P-51. Ce jour-là, plus de 1'600 t de bombes sont larguées sur des objectifs industriels situés dans la région de Karlsruhe, Stuttgart et Ludwigshafen. La chasse et la DCA allemande vont bien sûr



réagir de manière violente à ces bombardements diurnes. Les chasseurs d'accompagnement US accomplissent parfaitement leur tâche de protection des bombardiers et abattent plus de 27 chasseurs ennemis lors de ces engagements. Malheureusement, dans ce bilan figurent également 2 Me-109 E des troupes d'aviation suisses abattus par méprise au-dessus du territoire helvétique. Que c'est-il passé ?

Le « Blues in the Night », un bombardier B-17 portant le N° 43-37866, du 390° groupe de bombardement US basé à Framlingham, en Angleterre, est sérieusement touché par la Flak allemande lors d'une attaque sur les usines de moteurs d'avions Daimler-Benz de Stuttgart. Deux de ses quatre moteurs sont à l'arrêt. Son pilote, le capitaine Alvin Jaspers décide alors de mettre le cap sur la Suisse et demande par radio une escorte de chasseurs. Deux Mustangs P-51, du 339° groupe de chasse US basé à Fowlmere, se placent rapidement en protection au dessus du B-17 endommagé. Ils sont pilotés respectivement par le plt E. Erickson et le lt N. Ostrow.



Imaginez la tension des deux pilotes US chargés d'escorter le B-17 en difficulté. Ils viennent de passer à travers la DCA protégeant Stuttgart et de s'opposer aux attaques des chasseurs allemands contre leurs bombardiers. Ils reçoivent ensuite la mission d'escorter le « Blues in the Night » vers la Suisse. Ils s'aperçoivent soudain que celui-ci est encadré par deux Me-109 et survolé par deux autres appareils de même type! Avec le stress et la tension qu'ils viennent d'accumuler lors de leur mission, ils ont certainement foncé sur la patrouille suisse avec l'intime conviction que Me-109 égal chasseur allemand !

C'est suite à cette tragique méprise, à partir du 16 septembre 1944, que le fuselage et les ailes des appareils suisses sont munis dorénavant de larges bandes d'identification rouges et blanches afin d'éviter d'être confondus avec des avions allemands.

Les chasseurs Messerschmitt Me-109 suisses

C'est après le 6^e meeting international d'aviation, qui se déroule en juillet 1937, à Dübendorf (ZH) que la Suisse décide d'acquérir des chasseurs Messerschmitt ME-109. Les appareils et les prototypes présentés par la firme allemande BFW (Bayerische Flugzeug Werke) à cette occasion impressionnent les autorités civiles et militaires suisses. Un premier contrat pour l'achat de 10 Me-109 D-1 est ainsi signé suite à cette manifestation aéronautique. Le premier Me-109 D-1 (moteur de 680 CV) arrive le 18 décembre 1938 en Suisse et 9 autres suivent en janvier de l'année suivante. Ils sont immatriculés de J-301 à J-310. Une deuxième commande portant sur 80 nouveaux

A ce moment, l'activité aérienne accrue sur le sud de l'Allemagne a été détectée par les postes d'observation suisses du service de repérage et de signalisation d'avions (SRSA) et les troupes d'aviation sont en alerte. Vers 11h00, le vol du « Blues in the Night » est signalé à Dübendorf et une patrouille double de Me 109 E-3 de la Fl Kp 7 décolle immédiatement pour intercepter l'appareil intrus et le forcer à atterrir. Vers 11h20, arrivée à proximité du bombardier dans le secteur de Kloten, la première patrouille encadre celui-ci et tire une fusée vers l'avant afin de lui signaler de la suivre. La deuxième patrouille suisse est quant à elle restée en protection au-dessus des trois appareils. C'est alors que les deux chasseurs Mustang américains, positionnés plus haut et qui n'ont apparemment pas été détectés, plongent sur la deuxième patrouille composée par les plt Paul Treu et Robert Heiniger. Les pilotes américains ont certainement cru, vu le type d'appareils engagés, que des chasseurs allemands allaient attaquer leur bombardier en difficulté. Le Me 109 E-3 du plt Paul Treu (J-378), mortellement touché, plonge immédiatement en vrille et s'écrase dans la forêt de Hürstholz, près d'Affoltern. Le plt Paul Treu, ingénieur forestier au service des eaux et forêts du canton de Soleure, est certainement mort en vol, touché par un projectile à la tête. Marié et père d'un petit garçon de cinq mois, il était âgé de 31 ans.

Le Messerschmitt Me 109 E-3 de son camarade de patrouille (J-324) sera touché une première fois et son pilote met le cap sur Dübendorf, mais attaqué à nouveau, il est frappé une seconde fois et de la fumée commence alors à pénétrer dans son cockpit. Le plt Heiniger, blessé, arrive néanmoins à poser son appareil sur le ventre sur la piste de Dübendorf où il est extrait de sa carlingue par le service de secours de la base. Conduit à l'hôpital cantonal de Zürich pour traiter ses blessures et ses brûlures, il ressort de celui-ci le 8 septembre 1944. Plus tard, après sa démobilisation, il sera pilote de ligne chez Swissair.

Cet épisode tragique de l'histoire de nos forces aériennes démontre à nouveau parfaitement le risque de méprise lié au type d'appareils employés par nos pilotes de l'époque, les Me-109 !

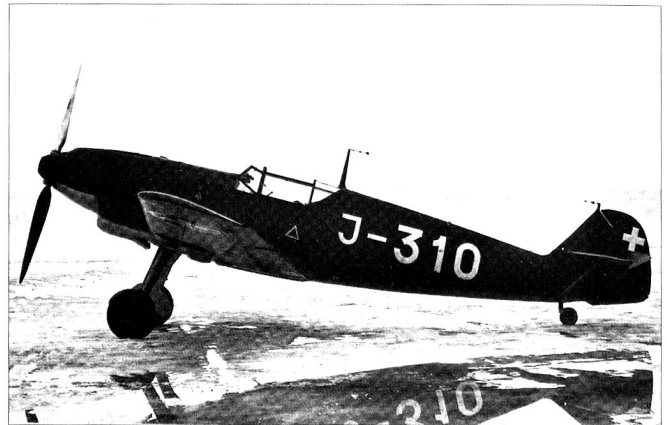
ME 109 D-1 « David »

Moteur : 1 Junkers Jumo 210Da V12
680 PS
Vitesse max. : 470 km /h à 4'000 m

Autonomie de vol : 600 km
Plafond pratique : 8'000 m

Armement : 2 mitr frontales 7,9 mm
2 mitr d'aile 7,9 mm

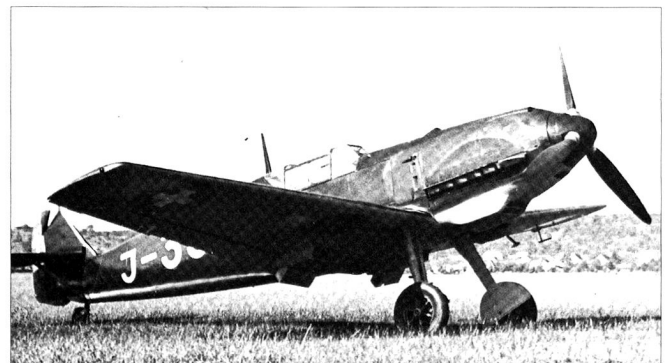
Nombre : 10
En service : 1939-1949
Immatriculation : J-301 à J-310.

**ME 109 E-3 « Emil »**

Moteur : 1 Daimler- Benz DB 601 V12
1'100 PS
Vitesse max. : 570 km/h à 3700 m
Autonomie de vol : 600 km
Plafond pratique : 10'100 m

Armement : 2 mitr frontales de 7,92 mm
2 can d'aile de 20 mm

Nombre : 89
En service : 1938-1948
Immatriculation : J-311 à J-390,
J-391 construit à partir de pièces
détachées ;
J-392 à J-399 construction sous
licence.

**ME 109 F-4 « Fritz »**

Moteur : 1 Daimler- Benz DB 601 V12
1'250 PS
Vitesse max. : 600 km/h
Autonomie de vol : 700 km
Plafond pratique : 9'000 m

Armement : 2 mitr frontales de 7,92 mm
1 can 20 mm dans le moteur

Nombre : 2 appareils internés
En service : 1942-1947
Immatriculation : J-715 et J-716

**ME 109 G-6 « Gustav »**

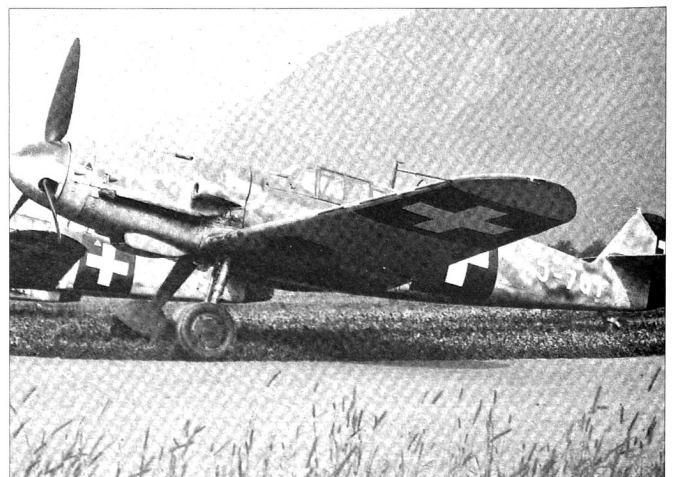
Moteur : 1 Daimler- Benz DB 605 à V12
1'450 PS ch
Vitesse max. : 635 km/h à 6'500 m

Autonomie de vol : 720 km

Plafond pratique : 9'000 m

Armement : 2 mitr 13 mm frontales
1 can 20 mm dans le moteur

Nombre : 12 + 2 appareils internés
En service : 1944-1947
Immatriculation : J-701 à J-712 ; J-713 et J-714
appareils internés.



appareils est passée ultérieurement et ceux-ci sont livrés en deux fois. Un premier lot de 30 appareils arrive en Suisse au printemps 1939, et le second, de 50 appareils, au printemps suivant. Ces machines (J-311 à J-390), plus puissantes que les Me-109 D-1, sont des modèles Me-109 E-3 (moteur de 1'100 CV).

Au mois d'avril 1944, l'atterrissage forcé à Dübendorf d'un Me 110 G-4, chasseur de nuit équipé d'un nouveau radar ultra-secret, provoque un incident assez grave entre la Suisse et le III^e Reich. Finalement, un arrangement est conclu : l'appareil sera détruit sur le sol helvétique en présence d'officiels allemands et, en contrepartie, la Suisse obtient de pouvoir acheter 12 Me-109 G-6, le dernier modèle Messerschmitt, qui atterrissent à Dübendorf, en deux vagues successives, soit le 20 mai et le 23 mai 1944. Il semble cependant que ces derniers appareils, acquis auprès d'une Allemagne aux abois à cette époque, aient subis de nombreuses pannes dues à des sabotages effectués par des ouvriers étrangers forcés de travailler dans les usines de production aéronautiques du III^e Reich. Face à ces problèmes, cette série de 12 Me-109 G-6, immatriculés de J-701 à J-712, est rapidement mise hors service immédiatement après la fin de la Seconde Guerre mondiale.

Il faut relever également qu'entre avril 1944 et mars 1946, 8 Me-109 E-3 sont construits sous licence à Thoune (J-392 à J-399). Mis à part les machines achetées à l'Allemagne ou construites sous licence, plusieurs appareils de « prise » ont été intégrés au sein de la flotte des Messerschmitt suisses, notamment le Me 109 G-6 (J-713) et le Me 109 G-14 (J-714). Certains spécialistes parlent aussi de 2 Me-109 F4-Z, internés en 1942, qui porteront ensuite les immatriculations J-715 et J-716. Les derniers Me 109 de notre aviation militaire encore en service après la fin de la guerre seront retirés en 1949 et parmi eux figurent encore sept Me 109 D-1 du premier lot acquis en 1939.

V.Q.



Pour en savoir plus

Ernst Wetter, *Duels d'aviateurs. Duels de diplomates*, Ed. du Cassetin, Fribourg 1989.

Heinz Kiehl, *Kampfgeschwader « Legion Condor » 53*, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1983.

Bericht des Kommandanten der Fliegerabwehrtruppen an den Oberbefehlshaber der Armee über den Aktivdienst 1939-1945, VII. Bericht über das Jahr 1944. (p.131). Cote BMF : sans.

Peter Brotschi, *Gebrochene Flügel. Alle Flugunfälle der Schweizer Luftwaffe*, Orell Füssli Verlag AG. 2009.

Cote BMF : NOG 2400

Philippe Osché, *Les ME 109 suisses*, Hors-série N°13 de la série Avions. Nouvelle édition revue et corrigée par l'auteur disponible aux Editions Lela Presse.

Hans-Heiri Stapfer, « Luftkampf über der Schweiz, » *Cockpit*, Octobre 1987. Cote BMF : MF 326/727.

Sources

- Communication Forces aériennes suisses, Berne
- Archiv des Flieger Flab Museums, Dübendorf.
- Bibliothèque militaire fédérale, Berne.