Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2013)
Heft: [2]: Aviation

Artikel: Juin 1940 : guerre aérienne sur le Jura
Autor: Weck, Hervé de
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-514881

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: 15.07.2025

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

L'équipement des pilotes suisses durant la Guerre. Le masque à oxygène vient d'être introduit.

Histoire

Juin 1940: Guerre aérienne sur le Jura

Col Hervé de Weck

Ancien rédacteur en chef, RMS

Pendant la Seconde Guerre mondiale, la défense de l'espace aérien pose à la Suisse neutre beaucoup plus de difficultés que la défense terrestre. Vu le manque d'avions de combat et de moyens de défense contre avions, une protection efficace de la neutralité dans la troisième dimension n'est pas possible: jusqu'en 1945, on dénombre officiellement 6'501 violations de l'espace aérien par les forces aériennes des deux camps belligérants, l'aviation suisse n'est engagée que 598 fois, avec un taux de réussite en-dessous de 20 %. En revanche, elle reçoit le baptême du feu en été 1940. Dans son Rapport à l'Assemblée fédérale, le général Guisan souligne qu'au début du conflit, « *la police de notre neutralité aérienne fut une excellente école qui nous permit de développer la valeur de nos pilotes* », leur esprit agressif « *dans l'accomplissement de leur tâche défensive fut un précieux symbole de notre volonté de résistance.* »

Les forces aériennes suisses (1938-1940)

Le 14 octobre 1936, les troupes d'aviation et de DCA deviennent une Arme indépendante. En juillet 1937, la Suisse décide d'acquérir des chasseurs Messerschmitt, un premier contrat d'acquisition de 10 Messerschmitt-109 D-1 est signé avec l'Allemagne: le premier appareil, équipé d'un moteur de 680 chevaux, arrive en Suisse le 18 décembre 1938, les 9 autres en janvier de l'année suivante. Une deuxième commande porte sur 80 appareils, qui sont livrés en deux temps: 30 au printemps 1939, 50 au printemps suivant. Ces appareils, plus puissants que les Messerschmitt-109 D-1, sont des E-3 *Emil* (moteur de 1100 chevaux). Viennent s'y ajouter une série de *Morane* D-3800 de conception française, construits sous licence, les premiers exemplaires étant livrés en janvier 1940.
Au printemps 1940, l'aviation aligne 90 chasseurs Me-109 et 80 chasseurs *Morane* qui équipent 6 escadrilles. Beaucoup ne sont pas équipés d'émetteurs-récepteurs qui n'assurent d'ailleurs que de mauvaises liaisons. Souvent, il y en a un par patrouille, les pilotes communiquent entre eux par signes. Le 25 juin 1940, 51 Messerschmitt-109 des forces aériennes suisses sont aptes à l'engagement, les autres se trouvent en contrôle, en révision ou en modification.

En 1940, les pilotes de chasse – la plupart de milice - n'ont pas d'expérience de guerre mais ils ont reçu une excellente instruction, ils comptent quelques centaines d'heures de vol et maîtrisent leur avion. Ils connaissent la géographie du pays, telle qu'on peut la voir depuis le ciel: à cette époque les avions ne possèdent pas de système de localisation en trois dimensions.

Au début de la Seconde Guerre mondiale, la DCA souffre de lourds handicaps. Elle est statique, son rayon d'action, même par bonne visibilité, reste réduit: elle doit exploiter les résultats d'appareils de repérage par le son, mal adaptés à la vitesse des avions de l'époque. Elle tire sans sommations sur les avions étrangers identifiés. Le 6 mai 1940, une batterie se trouve aux environs de Laufon. Le 11 mai, la batterie stationnée autour de Porrentruy, quitte l'Ajoie.

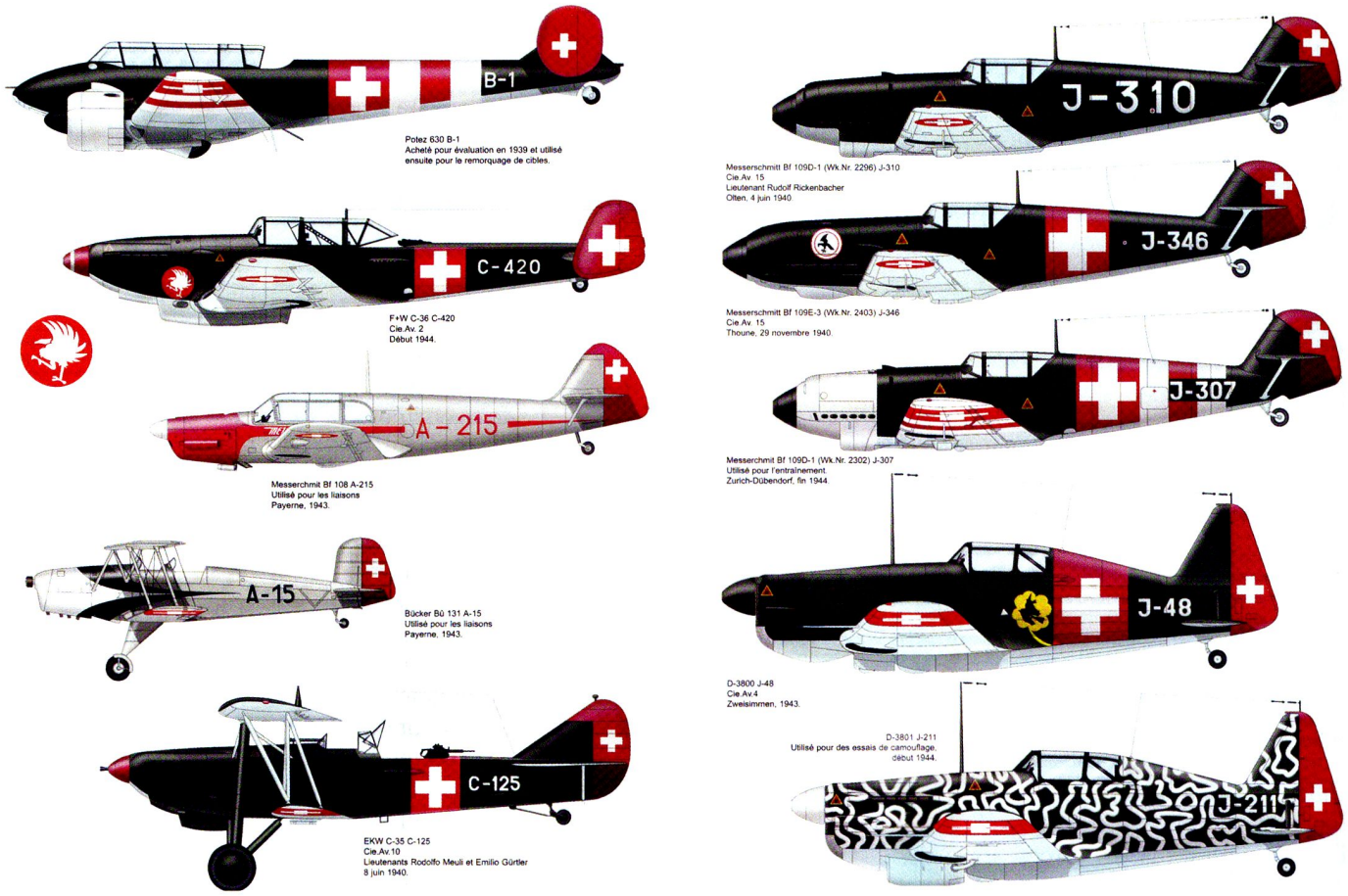
En septembre 1939, le Service de repérage et signalisation d'avions dispose d'environ 30 centrales d'exploitation, de 220 postes d'observation et d'alerte, équipés d'une paire de jumelles sur pied et d'une carte. C'est le seul moyen d'établir une situation aérienne. A cette époque, les forces aériennes suisses ne disposent pas de radars.

Combats aériens au-dessus du Jura bernois (septembre 1939-juin 1940)

Les 143 violations enregistrées entre septembre et décembre 1939 pour l'ensemble de la Suisse s'expliquent par des erreurs de navigation. Très peu donnent lieu à des interceptions, car la chasse ne peut pas intervenir, quand celles-ci se produisent de nuit, par mauvais temps, au-dessus de la couche nuageuse ou dans la zone-frontière. Pour les mois de mai et de juin 1940, des avions belligérants violent à 395 reprises l'espace aérien suisse,

---

Ce texte est une version condensée du chapitre consacré aux combats aériens de 1940, dans le livre, *Jura et Jura bernois... Aviation civile et militaire, guerre aérienne 1900-2012*, publié en mars 2013 par la Société jurassienne des officiers à l'occasion de son 100e anniversaire. Pour des commandes (fr. 68.- l'exemplaire), col Hervé de Weck, Rue St-Michel 7, 2900 Porrentruy, e-mail herve.deweck@bluewin.ch



Avions des forces aériennes suisses en 1940.

plus de la moitié étant des appareils de la Luftwaffe. Vu l'absence d'une conduite centralisée, ce sont souvent les pilotes qui prennent l'initiative de décoller pour intercepter des avions allemands. Des combats – seules opérations de guerre de l'Armée suisse – se déroulent en juin 1940, surtout au-dessus du Jura bernois.

Du 1er au 3 juin 1940...

Le 10 mai 1940, le lieutenant Thurnherr de la compagnie d'aviation 6 semble le premier pilote suisse à ouvrir le feu sur un appareil étranger au-dessus de Laufon. Après le 10 mai, des appareils isolés ou de petites formations de la Luftwaffe passent au-dessus de l'Ajoie. Les pilotes empruntent-ils la ligne de vol la plus directe ou testent-ils la volonté de la Suisse de faire respecter sa neutralité ?

Le 16 mai, une patrouille de Messerschmitt-109 ouvre le feu contre un Heinkel-111 qui a pénétré dans l'espace aérien jurassien au-dessus de Goumois. L'appareil allemand effectue un atterrissage d'urgence et l'équipage est interné. Le 1er juin vers 16 heures, 36 Heinkel-111 pénètrent dans l'espace aérien suisse au-dessus de Bâle. Deux escadrilles survolent Kleinlützel – Les Rangiers – Montfaucon – le val de Ruz – Le Brassus ; une troisième Laufon – Les Rangiers – Undervelier – Le Noirmont – La Chaux-de-Fonds – Les Verrières. Une patrouille de deux Messerschmitt-109 suisses intercepte et abat un Heinkel-111 qui tombe près de Lignières, entraînant la mort des cinq membres de son équipage.

Une heure plus tard, retour dans l'espace aérien suisse d'environ 25 bombardiers allemands sur une ligne Le Brassus – Le Locle – Le Noirmont – Lucelle ; 2 patrouilles suisses décollent à 17 heures 15 pour renforcer les chasseurs déjà sur place et arrivent au-dessus de Saint-Imier. Les pilotes découvrent une douzaine d'avions allemands volant le long de la frontière suisse en direction de Bâle. Pour ne pas risquer de pénétrer dans l'espace aérien français, ils les suivent jusqu'au-dessus des Rangiers, où ils ouvrent le feu (la portée pratique des armes de bord est de 100-200 m), touchant un Heinkel-111 qui fait un atterrissage d'urgence près d'Oltingue sur territoire français. Le 2 juin, une patrouille de Messerschmitt-109 E suisses, au-dessus du saillant de Porrentruy, touche un Heinkel-111 allemand qui, gravement atteint, fait un atterrisse d'urgence près d'Ursins.

Dans un combat aérien, le temps pour décider l'ouverture du feu est très court, ce qui interdit une longue identification des appareils adverses. Les avions ne possèdent ni radar de bord, ni dispositif « Ami-ennemi. » Les forces aériennes suisses engagent des Messerschmitt qui figurent également à l'ordre de bataille de la Luftwaffe. Il y a donc risque important de mauvaise identification chez les pilotes.

...du 4 au 8 juin 1940

Hermann Göring veut donner une leçon aux Suisses. Le 4 juin, des formations de 4 à 8 appareils allemands, en

route vers leurs objectifs et au retour, passent dès l'aube sur l'Ajoie. Le matin, les chasseurs suisses, basés à Olten, Thoune et Dübendorf, ne peuvent intervenir, car les délais sont trop brefs. L'après-midi, 28 Messerschmitt-110, plusieurs Heinkel-111, combattus par la chasse française, survolent La Chaux-de-Fonds et chevauchent la frontière dans les deux sens. L'intention est claire: attirer les appareils suisses au-delà de la frontière délimitée par le Doubs.

Du côté suisse, un C-35, qui surveille la frontière, ainsi que 16 Messerschmitt-109 et 4 *Morane*, dont les pilotes ne se laissent pas piéger: le 16% de la flotte de chasse participe à ces combats. Les pilotes profitent de chaque violation allemande pour attaquer. Pas facile, car les avions de la Luftwaffe se couvrent bien! Les premiers duels ont lieu au-dessus du Doubs, un Messerschmitt-109 suisse place une rafale dans l'aile d'un Messerschmitt-110. Celui-ci s'échappe direction la France. 2 *Morane* D-3800 rejoignent au-dessus de Saignelégier et remportent une victoire probable. Les autorités allemandes soutiendront que des chasseurs suisses ont attaqué par surprise des appareils de reconnaissance allemands dans l'espace aérien français!

Vu l'insuffisance des transmissions, la manœuvre d'ensemble suisse se résume à des combats individuels, au cours desquels l'initiative, l'habileté, le courage et le coup d'œil sont déterminants: un pilote de chasse doit attaquer en avant et regarder en arrière. Plusieurs avions des deux parties sont endommagés. La Luftwaffe perd cet après-midi 2 Messerschmitt-110 qui s'écrasent en France, la chasse suisse 1 Messerschmitt-109 D et son pilote, le premier-lieutenant Rudolf Rickenbacher.

Le 6 juin, un détachement de DCA, en position près de Laufon, abat un avion allemand, dont l'équipage saute en parachute sur territoire français; le 8 juin, il touche un Messerschmitt-110 qui fait un atterrissage d'urgence près de Nunningen – Oberkirch.

Le 8 juin, une véritable bataille aérienne se déroule au-dessus de l'Ajoie. Le Fliegerkorps V lance une opération visant à attirer les chasseurs suisses dans un piège. Ses pilotes ont ordre de tirer sur tout monomoteur qui passerait à leur portée. Pas moins de 113 violations de l'espace aérien suisse se produisent. A 11 heures 25, 6 Messerschmitt-110, volant à 2'500 mètres, pénètrent dans l'espace aérien ajoulot; deux d'entre eux plongent. Leur cible, un *C-35* suisse, une proie facile, bien qu'il soit armé! Des balles allemandes touchent des bâtiments de Porrentruy. En perdition, le *C-35* rase les toits. Le lieutenant-pilote Rodolfo Meuli et son observateur, le premier-lieutenant Emilio Gürtler, partis d'Utzentorf pour une surveillance de la frontière, n'ont pas eu le temps de réagir et vont perdre la vie. Leur biplan percute un mamelon, 800 mètres à l'est de la gare.

Ignorant le danger, nombre d'habitants, à leurs fenêtres, suivent les opérations! Dans un rapport, daté du 15 novembre 1940, le colonel Carbonnier, commandant de la brigade frontière 2, écrira: « *Malgré les balles qui, par moments, tombaient à proximité, la discipline de la population fut très mauvaise.* » De

Les aérodromes militaires en 1940.

Messerschmitt-109 camouflés sur l'aérodrome de campagne d'Avenches.

Des mécaniciens au travail sur un *Messerschmitt-109.*

nombreux civils ne se rendent pas dans les abris; ils suivent à découvert les combats, des spectacles très attractifs!
Une douzaine d'avions suisses affrontent ensuite une trentaine d'appareils de la Luftwaffe, qui chevauchent la frontière et attendent l'arrivée des pilotes suisses qui veulent venger leurs camarades. Les premiers, qui atteignent les bancs de nuages recouvrant la chaîne du Jura, découvrent, entre 2'000 et 6'000 mètres, trois groupes de 3-4 avions allemands qui volent en cercle à des altitudes différentes. De telles formations permettent d'ouvrir le feu depuis le haut sur des chasseurs ennemis.

Le premier-lieutenant Homberger, dans son Messerschmitt dépourvu de radio, émerge en montée d'un cumulus et se fait mitrailler par un appareil allemand. Bruit de cailloux dans un seau de fer, deux claques dans le dos! Long piqué à mort, ressource au raz des arbres quelque part au-dessus de Moutier. Le voile noir chez le pilote n'est pas dû au rétablissement, Rudolf Homberger est blessé... Il trouve tout de même le terrain de Bözingen près de Bienne, se pose sur une seule roue, fait un *cheval de bois* et s'évanouit. Deux balles l'ont touché au poumon et au bassin; il doit la vie à son portemonnaie qui a stoppé un troisième projectile. Sur l'avion, on relève trente-quatre impacts. Son ailier, le premier-lieutenant Kuhn, plus chanceux, s'accroche au Messerchmitt-110 vainqueur de son camarade et tire de toutes ses armes. L'appareil allemand s'écrase à Triengen. Deux autres ennemis lui foncent dessus. Encore ce bruit de grêle sur un toit de tôle! Kuhn n'insiste pas et va se poser à Olten avec deux impacts dans le fuselage.

Entretemps, le capitaine Lindecker a fait monter ses pilotes à 7'000 mètres, afin de surplomber la trentaine de Messerschmitt-110 qui tournoient au-dessus de Montfaucon. Il attaque à deux reprises, mais est contraint de se réfugier dans un nuage. Son ailier Egli rate d'abord un Messerschmitt-110 en train d'échapper à Lindecker, il épuise ses munitions de 20 mm et se fait piéger en dépassant sa cible: on lui tire dessus. Il s'échappe, traversant en piqué la formation allemande. Par chance, il n'est pas touché. Voile noir! Cabré dans un nuage dont il émerge pour se trouver face à un bimoteur. Il s'esquive, retourne dans la ouate blanche. Revenu en ciel clair, il découvre un Messerschmitt-109, l'identifie comme celui de son camarade, le lieutenant Ernest Mühlemann, auquel il se joint pour poursuivre un Messerschmitt-110 isolé qui se dérobe vers l'Est. Le bimoteur échappe de justesse à Egli qui, opiniâtre, le rejoint en montée, lui décoche une rafale de ses deux mitrailleuses. A cause du recul, l'avion se trouve en perte de vitesse, puis en vrille, mais le pilote s'en sort...

Combats aériens de juin 1940 – Pertes allemandes et suisses

Date	Allemagne	Suisse
01.06	1 Heinkel-111 se crashe près de Lignières 1 Heinkel-111 atterrit d'urgence ou se crashe près d'Oltingue (F)	
-		
02.06	1 Heinkel-111 atterrit d'urgence près d'Ursins	
04.06	1 Messerschmitt-110 atterrit d'urgence ou se crashe près de Maîche (F) 1 Messerschmitt-110 atterrit d'urgence près de Russey (F)	1 Messerschmitt-109 se crashe près de Boécourt
06.06	1 Heinkel-111 (?) se crashe en France	
08.06	1 Messerschmitt-110 atterrit d'urgence près d'Oberkirch – Nunningen 1 Messerschmitt-110 se crashe près de Triengen 1 Messerschmitt-110 atterrit d'urgence près de Réchésy (F)	1 C-35 se crashe près du village d'Alle 1 Messerschmitt-109 Atterrit d'urgence à Bözingen

Avec une flotte d'environ 120 avions de combat modernes, les forces aériennes suisses ne peuvent pas affronter dans la durée la Luftwaffe qui dispose de milliers de bombardiers et de chasseurs. Il faut modérer l'ardeur des pilotes, limiter les initiatives des commandants d'escadrilles par une centralisation du commandement et réserver l'aviation dans l'hypothèse d'une invasion de la Suisse par la Wehrmacht. Vraisemblablement, le général Guisan sait qu'en septembre 1939, l'aviation militaire polonaise a été annihilée en deux jours.

Dès la fin juin 1940, ce sont surtout des escadres de bombardement de la Royal Air Force, en missions nocturnes contre l'Italie, qui violent l'espace aérien suisse. Leurs équipages parfois inexpérimentés se trouvent confrontés à des obstacles de taille : les Alpes, la météo qui empêche de respecter les plans de vol, les orages magnétiques qui perturbent les boussoles, les seules aides à la navigation en ces premiers mois de guerre. Les appareils prennent régulièrement la ligne la plus courte, qui passe par la Suisse. Dans la nuit du 17 au 18 décembre 1940, des appareils britanniques lâchent une douzaine de bombes sur Bâle, faisant quatre morts. Dans la nuit du 22-23 décembre, des bombes britanniques tombent sur Zurich, causant douze blessés et des dégâts matériels importants.

H.W.

Ci-dessus : le 4 juin 1940, le lieutenant Rudolf Rickenbacher tombe près de Boécourt (JU).
Ci-dessous : poste de repérage et signalisation d'avions à Porrentruy (ciblerie du stand de tir). Ses occupants ont vu le C-35 abattu par un avion allemand...