

Les Messerschmitt 109 suisses

Autor(en): **Ogi, Christophe**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2020)**

Heft [2]: **Numéro Thématique 2**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-913968>

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.



Un Messerschmitt Bf-109 E-3 « Emil » motorisé par un V-12 Daimler Benz DB-601 et disposant d'une hélice tripale à pas variable. L'appareil devait être armé de deux mitrailleuses de 7,5 mm dans le nez et de deux canons de 20 mm dans les ailes.

Histoire

Les Messerschmitt 109 suisses

Of spéc (cap) Christophe Ogi

Architecte ; spécialiste de l'histoire aéronautique

En religion comme en aviation, il est impossible d'être bref en matière de Mess... Voici donc, résumé à l'extrême, l'histoire des Me 109 Suisses :

237'993 heures de vol, 254 interceptions ou destructions d'avions étrangers et plus de 6'500 violations enregistrées, c'est le tableau de chasse du meilleur chasseur que la Suisse aie utilisé pour défendre son espace aérien durant la Seconde Guerre Mondiale. Le Messerschmitt était l'avion le plus performant de son temps. Bien que coûteux, son rapport qualité / prix était extrêmement favorable. Il a été le choix le plus judicieux dans un contexte politique difficile où les décisions étaient lourdes de conséquences.

Le hérisson helvétique se dote de son épée d'Excalibur

L'histoire commence le 23 juillet 1937 lors du *meeting* aérien de Dübendorf. A cette époque, la Suisse est à la recherche d'un nouvel avion de chasse pour ses troupes d'aviation. Cette manifestation est l'occasion de tester et de comparer les machines de divers pays dans une course de vitesse. Parmi les avions présentés, tel que le *Mew Gull* ou le D-510, aucun n'arrive à la cheville des vrombissants et flamboyants Bf 109 de la firme BFW. Sur les 6 modèles présentés, deux sont d'un type plus avancé : Les prototypes V-13 et V-14. Ces derniers sont tractés par un moteur DB 600A de 910 CV et leur vitesse frise les 610 Km/h.

Lors de la course, les Messes s'avèrent plus rapides et surclassent de beaucoup leurs rivaux. Cependant le V-14, peint d'un rouge écarlate et piloté par le célèbre aviateur Ernst Udet, s'écrase suite à un problème mécanique. L'avion robuste a bien encaissé le choc et le pilote en ressort indemne.

Impressionné par ses qualités, l'armée passe commande de dix exemplaires du Me 109 D-1. Ils sont livrés au

Fl.Kp.15 en janvier 1939. Les tests et l'engagement se révèlent particulièrement bons et l'avion est bien vite apprécié par ses pilotes. Cependant, son armement un peu léger de quatre mitrailleuses Oerlikon de 7.45 mm, constitue un point faible.

Peu après, une commande ferme de 80 Me 109 E-3 est passée avec la firme BFW pour un montant global de 240 mio de FS. La livraison en trois blocs s'étale de mai 1939 à avril 1940. La première tranche de 30 appareils arrive entre le 27 mai et le 6 juillet 1939. Le 2 septembre la Mobilisation est décrétée, cependant 25 autres Me 109 se posent à Altenrhein d'octobre à décembre. A la mi-avril 1940 les 25 derniers rejoignent les escadrilles. Ces avions assurent l'essentiel des missions d'interception et de défense aériennes de 1940 à 1944. Toutes ces machines sont codées de J-311 à J-390, elles sont versées dans les escadrilles suivantes :

Cp av 6, Fl. Kp.7, 8, 9, 15, et 21. Ces escadrilles sont réparties dans les trois régiments d'aviation Rgt Av 1, Frgt 2 et le Frgt 3. Parallèlement les Me 109 D-1 (J-301 à J-310) sont assignés à l'écolage.

En mai 1944, une décision du commandement militaire fait fabriquer sous licence 9 nouvelles machines (J-391 à J-399) afin d'agrandir le parc aérien et ainsi compléter son dispositif de défense. Grâce à l'important stock de pièces détachées et des mille prouesses techniques de ses ingénieurs, l'usine Doflug d'Altenrehein produit des Me 109 E suisses qui ne diffèrent que très peu des originaux. Toutefois ces avions ne seront pas livrés avant la fin du conflit.

A cette époque, nombreux sont les avions alliés ou de l'Axe qui se posent en Suisse soit par erreur, soit pour demander l'asile. Ainsi, le 28 avril 1944 c'est un tout nouveau Me 110 G-4, équipé d'un des premiers radars de chasse de nuit, qui se pose sur l'aérodrome de Dübendorf.

Pour récupérer son précieux bien avant que des regards indiscrets ne percent son secret, l'Allemagne propose à la Suisse de détruire l'avion contre une offre d'achat de 12 Me 109 de la série G-6. Ce modèle beaucoup plus puissant que son prédécesseur file à 635 km/h; son autonomie est portée à 700 km et sa puissance de feu (2 mitrailleuses MG 131 et un canon MG 151 de 20mm logé entre les cylindres de son moteur) est considérable. Suite à un accord, les 12 Me 109 G-6 sont livrés en Mai 1944.

Toutefois, les appareils présentent de nombreuses faiblesses dues au sabotage des prisonniers dans les usines du Reich. Ces onéreux et fragiles Me 109 G-6 sont immatriculés de J-701 à J-712, ils sont versés momentanément à l'escadre de surveillance, puis au Fl.Kp.7.

Le 29 mars et le 17 décembre 1944 des pilotes en déroute posent leur Me 109 en Suisse

Après la Guerre, ces derniers de types similaires au Me 109G-6 sont récupérés et incorporés au Fl.Kp.7; ils portent les codes J-713 et J-714. De même, deux Me 109F-4 qui avaient été internés après s'être posés par erreur sont sortis de leurs hangars et inscrits au registre sous les désignations J-715 et J-716. Ils ne seront utilisés que pour des tests; leur carrière est très brève.

C'est le 20 mai 1946 qu'une première tranche est retirée des unités. Un deuxième lot est également exempté en octobre 1947. La Fl.Kp. 8 est la dernière unité équipée de ce brillant chasseur désormais essoufflé.

La fin de ces héros est peu glorieuse. La plupart sont ferrailés en 1948 et 1949, les survivants sont cannibalisés pour fabriquer le nouvel avion d'entraînement de Pilatus, le P-2. Les moteurs sont montés sur des vedettes de police et les carcasses servent de cibles pour tester des canons de DCA.

Seul un survivant sur un total de 115, le J-355 est encore visible au musée des troupes d'aviation suisse de Dübendorf. Il est l'un des rares dépositaires de la mémoire d'un avion construit à plus de 35'000 exemplaires...

En 1935, le RLM (Ministère de l'Air Allemand) recherche un nouveau chasseur pour équiper la naissante Luftwaffe. L'évaluation se passe le 15 octobre sur le terrain de Rechlin dans le Mecklenburg. Le vainqueur du concours est un monoplane à ailes basses, entièrement métallique, à cockpit fermé d'un ingénieur/entrepreneur que personne ne donnait gagnant: Willi Messerschmitt. C'est le point de départ de la carrière d'un avion qui battra de nombreux records.

L'inventivité, le génie et le charisme de ses concepteurs - Willi Messerschmitt et Walter Rethel - permettent à l'avion de jouir de bonnes performances et de conserver un haut potentiel évolutif. Après la production d'une dizaine d'avions de présérie, les modèles Bf 109 B, C et D entrent en service en 1936 et font leurs premières armes dans la guerre d'Espagne. Forts de cette expérience, pilotes et machines développent de nouvelles tactiques et techniques pour mener la guerre moderne.

Quand, enfin disponible, le puissant moteur DB 601 de 1050 CV remplace le vénérable mais trop faible DB 600, l'« Emil » est désormais un puissant chasseur qui file à 550 km/h. Directement extrapolé du prototype V-14, présent au meeting de Dübendorf de 1937, le nouveau modèle connaît un franc succès et sa production se monte à 4'000 exemplaires. C'est aussi l'occasion de changer de nom pour la firme qui le produit, la BFW devient la Messerschmitt AG et ainsi, tous les Bf 109 deviennent des Me 109.

Il diffère de la série précédente principalement par son nouveau capot moteur plus volumineux, ses écopes et entrées d'air plus effilées. Le nouveau moteur entraîne une hélice VDM tripale et les radiateurs d'huile sous les ailes sont nettement plus importants.

Sachant sa nouvelle Luftwaffe bien équipée, Göring la lance sans hésiter le 1er septembre 1939 contre les PZL 11 et PZL 7 polonais. En un mois de combat, les Me 109 ont fait la preuve de leur suprématie aérienne.

Profitant du répit de la Sitzkrieg (drôle de guerre), les ingénieurs perfectionnent le Me 109 E-1 en remplaçant ses mitrailleuses MG 17 d'aile par des canons MG FF de 20 mm donnant ainsi la version Me 109 E-3.

Après la campagne de France, Hitler se tourne vers l'Angleterre où les premiers « défauts » de l'avion apparaissent: son autonomie trop faible ne lui autorise que vingt minutes au dessus du territoire britannique. De plus, des erreurs tactiques du haut commandement forcent les rapides chasseurs à suivre les lents bombardiers... Par ailleurs, les Messes découvrent pour la première fois un adversaire à leurs taille. Les légendaires *Spitfires*.

Par la suite, une rivalité constante entre les deux machines poussent les ingénieurs des deux camps à améliorer sans cesse leurs performances. Les versions Me 109 F, G ou K n'ont plus grand chose à voir avec la série des Me 109 E. Les Messes de mai 1945, volent à 728 km/h propulsés par les 2000 CV des ronflants DB 605 ASMC, ils protégeront le Reich dans son dernier souffle. Techniquement toujours égaux ou supérieurs aux avions alliés, ce sont les pilotes qualifiés qui feront défaut dans ces heures fatales.

La sauce helvétique

Les Bf 109 D ayant très vite servi pour l'écolage et les Me 109 G n'ayant eu qu'une brève carrière, les nombreux « Emil » sont les plus intéressants. Ainsi, les Me 109 E reçus par la Suisse sont livrés sans armement et avec un équipement inférieur au modèle de la Luftwaffe (viseur Révis 3c en lieu et place du dernier Révis C 12d). Comme à son habitude, la Force Aérienne adapte son dernier chasseur à la sauce helvétique. Voici quelques unes des principales modifications de la fabrique fédérale:

Deux canons d'aile Oerlikon FF-K de 520 c/min. remplacent les manquants MG-FF de 550 c/min. En lieu et place des Rheinmetal MG 17 de capot, on installe des mitrailleuses MG 29 (Fabrique Fédérale d'Armes) de 7.45 mm. Ce changement permet de supprimer le bosselage supérieur

Le Me 109 : Modifications suisses :

- (Hélice E-W 6)
- mitrailleuse Oerlikon de 7,45mm
- petites bosses de culasses
- canon FF/K de 20mm
- viseur Révis 3c
- pas de radio
- manche a balais en boucle
- lance-fusées

du capot, mais deux bosses plus petites, dues aux culasses, apparaissent vers le pare-brise. Une autre particularité est le remplacement du manche à balais traditionnel pour un manche en boucle, plus souple d'emploi. Le variateur du pas de l'hélice est monté sur la manette des gaz.

Par la suite, d'autres modifications mineures ont encore été apportées au Me 109, comme par exemple un tabulateur permettant de communiquer en morse, ou encore un triple lance fusé incorporé dans la partie inférieure du fuselage dès 1941. Quant aux *Messes* produits en Suisse, la plus importante différence est l'adaptation d'une hélice Escher-Wyss-V6 qui se révèle être plus souple d'emploi aux exigences du vol en montagne.

Le 2 septembre 1939, la première mobilisation est décrétée. De nombreuses vagues de bombardiers allemands transitent par la Suisse. Le 4 juin 1940 le plt Rickenbacher est sauvagement abattu par deux Me 110 ; il devient ainsi le premier martyr de cette guerre. Dès lors, le général Guisan ordonne d'abattre tout avion belligérant. Le 16 mai 1940, un He 111 est abattu, suivi de deux autres le 1^{er} juin. Excédé, Göring ordonne des représailles. Le 8 juin 1940, un C-35 est pris pour cible par six Me 110. Des *Messes* volent à sa rescousse ; il s'ensuit un combat aérien où deux Me 110 vont au tapis. Du côté Suisse, on déplore la perte du C-35 et de ses deux occupants. Cet événement n'est pas un cas isolé, durant cette même année la chasse suisse combatta 13 autres Me 110 dont neuf ne reverront jamais leur base.

Les années 1941 à 1944 sont moins soumises aux agressions de la Luftwaffe qui tourne désormais son regard vers la Russie. En 1944 et 1945, ce sont les bombardiers alliés qui sillonnent de plus en plus notre espace aérien. Le 5 septembre 1944, le J-324 est descendu par un Mustang qui pensait tirer sur un Me 109 allemand. Heureusement ce cas est unique. Le gros de l'activité consiste à intercepter les lourds bombardiers quadrimoteurs et à les interner. Plus d'une centaine de ces B-17 et B-24 encombre les aérodromes de Dübendorf, Payerne et Emmen.

Le 8 mai 1945, la Guerre se termine et le 12 c'est la démobilisation. Les Me 109 ont joué leurs rôles jusqu'au bout, sans fléchir, ils ont été la pierre angulaire de notre aviation durant tout le conflit.

Sans conteste, le *Mess* a contribué efficacement à défendre la neutralité helvétique. L'interception, la défense des frontières et la surveillance de l'espace aérien ont pu être menés à bien grâce à l'excellence de ce chasseur. Il était le



moyen d'assurer une défense efficace contre un envahisseur et de garantir l'indépendance et la souveraineté des décisions politiques prises à l'époque. Son rôle effectif a été la défense de la population et le symbole de la résistance helvétique.

C. O.

Bibliographie :

Le Me 109 a toujours fait couler beaucoup d'encre, et il devient maintenant de plus en plus difficile de se procurer des ouvrages de référence des années 1960 à 1980 alors que de nouvelles recherches et découvertes ont remis en question plusieurs éléments.

Voici une liste classée de quelques ouvrages actuels :

- *Me 109 in action* 2 vol. (Squadron signal) en anglais
- *Me 109 F/G/K series*, Prien & Rodke (Schiffer) en anglais
- *Me 109*, Schick & Radinger 2 vol. (Aviatik Verlag) en allemand
- *Me 109 monographie*, R. Mitchoulec 2 vol. (AJ Press) en polonais
- *Me 109 Augsburg Eagle* 3 vol. (Model Art) en japonais
- *Me 109 E et Me 109 G/K* 2 vol. (Aéro Détail) en japonais
- *The fighting Me 109*, Uwe First (Shiffer) en anglais
- *Die Me 109*, Novara (Motor Buch Verlag) en allemand

En ce qui concerne les Me 109 suisses :

- *Duel d'aviateurs, duel de diplomates* (éditions du Castin) en français
- *Me 109 in der Schweiz*, Hoch (Eigen Verlag) en allemand
- *Les Me 109 suisses*, P.Osché (HS no 4 de la série Avions) en français et anglais.

LONGINES

MUSÉE LONGINES

*A la découverte d'un patrimoine
horloger, industriel et culturel*



Visite guidée du musée en
français, allemand, anglais,
italien ou espagnol

Merci de prendre
rendez-vous par téléphone
au 032 942 54 25

Ouvert du lundi au vendredi
09h — 12h / 14h — 17h
fermé les jours fériés