

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2010)
Heft: [2]: Aviation

Artikel: Crash à Sonceboz, 29 avril 1941
Autor: Quartier, Vincent
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-514509>

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

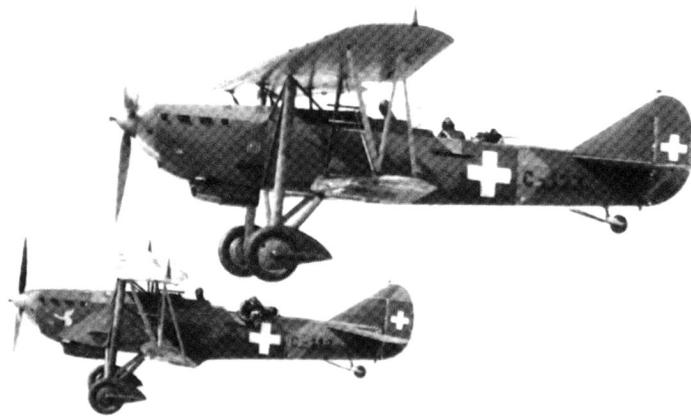
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 12.01.2026

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



Avions de reconnaissance et d'attaque au sol
C-35 en formation
Toutes les photos © FA.

Histoire

Crash à Sonceboz, 29 avril 1941

Adj sof Vincent Quartier

Les vieux cartons remplis de photographies jaunies recèlent souvent de précieux témoignages du passé ! En triant les souvenirs accumulés par un père passionné et curieux de tout, j'ai découvert une série de photographies datant de la Mobilisation. Il s'agit de prises de vue réalisées lors de manœuvres de la 2^e division dans la région de Sonceboz, au cours desquelles un avion engagé dans l'exercice va s'écraser. Le photographe, un soldat ami de mon père, a commencé par prendre quelques clichés de l'avion en vol juste avant l'accident. Plus tard, il pourra se rendre sur les lieux du crash et réaliser des photographies intéressantes des restes de l'appareil et des gens présents.

J'ai cru tout d'abord que cet appareil, un biplans C-35, avait été abattu au cours de l'un des combats aériens qui eurent lieu en 1940 au-dessus du Jura, entre des avions allemands et suisses. Mais grâce à l'immatriculation bien visible de l'avion accidenté, C-101, j'ai pu retrouver, par le biais des Archives fédérales, les traces de cet appareil qui, en fait, a été victime d'un accident le 29 avril 1941.

Le parc de l'aviation militaire suisse en 1939

Au début de la Seconde Guerre mondiale, l'aviation militaire suisse commence à peine son développement comparativement aux flottes aériennes des pays voisins. Pour preuve, voici l'état de son parc d'appareils au 1^{er} septembre 1939¹ :

Nombre	Constructeur	Type	Puissance (PS)
58	Dewoitine	D-27	570
78	K+W	C-35	860
49	Fokker	CV	650
10	Messerschmitt	Me-109D	680
30	Messerschmitt	Me-109 E	1'100

Ce parc d'un total de 225 aéronefs, passe à 294 en mai 1940 avec la réception d'une cinquantaine de Me-109 E et la construction, en Suisse, d'une quarantaine de Morane D-3800. On constate ainsi qu'au début du conflit, ce sont les C-35 qui constituent le contingent le plus important de notre aviation militaire.

L'avion de reconnaissance et d'attaque au sol C-35

Suite à des études effectuées à partir de 1934 sous la direction de l'ingénieur en chef Thouret, le développement et la construction de cet appareil biplan et biplace débutent en 1936 dans les Ateliers de construction de Thoune (K+W Thun). Sa remise à la troupe s'échelonne entre février 1936 (C-101) et juin 1942 (C-190). Voici les caractéristiques de cet avion :

K+W C-35

Moteur :	860 PS
Vitesse max. :	335 km/h
Plafond max. :	8'000 m s/mer
Autonomie de vol :	750 km
Equipage :	1 pilote 1 observateur/mitraillleur
Armement :	1 canon 20 mm central 2 mitrailleuses 7,45 mm dans les ailes 1 mitrailleuse 7,45 mm observateur arrière
Munitions :	110 obus 20 mm 2 x 480 cartouches 7,45 mm (mitr. des ailes) 5 x 100 cartouches 7,45 mm (mitr. observateur)

¹ Ernst WETTER, *Duels d'aviateurs. Duels de diplomates*, Ed. du Cassetin, Fribourg 1989, p. 15.



Le général H. Guisan, cdt en chef de l'Armée suisse et le colonel divisionnaire J. Borel, commandant de la 2^e division.

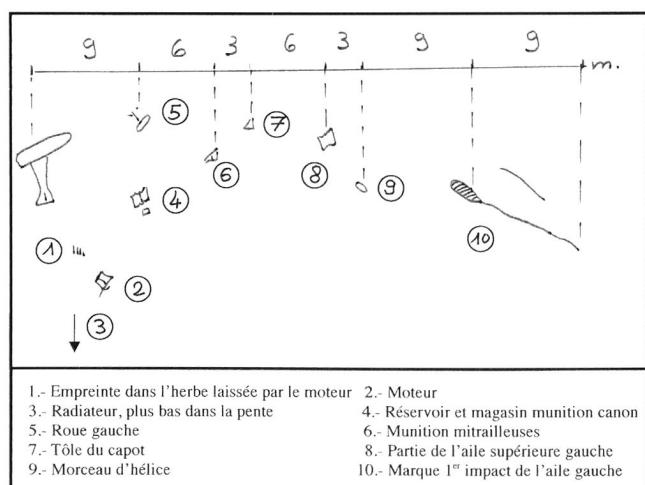
Photo: Archives auteur.



Sonceboz et le lieu du crash.

Photo: Archives auteur.

Croquis de l'éparpillement des différents éléments de l'appareil après la chute.



Il faut encore relever que les immatriculations militaires des C-35 vont de C-101 à C-190 et que, par un curieux hasard, l'appareil impliqué dans l'accident de Sonceboz est le premier de la série, le C-101, mis en service le 10 février 1936. Les 6 derniers C-35 encore en service dans notre flotte aérienne militaire seront retirés à la troupe le 15 mai 1954.

29 avril 1941 : La mission du C-101

Lors de manœuvres dans le Jura d'une partie de la 2^e division commandée par le div J. Borel, des appareils biplans C-35 sont engagés dans l'exercice. Ils doivent effectuer des vols de reconnaissance sur la zone concernée et renseigner les troupes au sol.

Le C-35 immatriculé C-101 (Fl Kp 10) est engagé au profit du parti Bleu. Il reçoit la mission de survoler le secteur Bötzingen-Bassecourt-La Chaux-de-Fonds-Erlach et, après une heure de vol, de transmettre les informations collectées au bat fus 25. Les documents sont placés dans un sac qui doit être largué sur une cible placée dans le voisinage immédiat du village de Sonceboz. Une fois ce largage effectué, le C-101 devra rejoindre sa base (Utzenstorf ?) et être remplacé par un autre appareil qui continuera la mission.

Aujourd'hui, cette mission de largage de rapports de reconnaissances peut paraître désuète, mais il faut savoir que notre aviation militaire de l'époque est très mal équipée en moyens radios embarqués. En 1939, de très rares avions sont munis d'émetteurs-récepteurs au rayon d'action restreint et très sensibles aux parasites, à tel point que, souvent, les messages sont inaudibles. Le 15 août 1939, un contrat pour 189 émetteurs-récepteurs est passé avec la France mais du fait du déclenchement de la guerre, la livraison est partiellement effectuée. Les appareils radios reçus devront être modifiés au moyen de composants fabriqués en Suisse. Fin mai 1940, seuls trois de ces appareils sont opérationnels. Des solutions de fortune sont alors imaginées, telle celle de transformer des émetteurs-récepteurs terrestres en appareils de bord.

Ce sont les chasseurs (Messerschmitt M-109 D et E et Morane D-3800) des chefs de patrouilles qui sont équipés en priorité de ces appareils modifiés, qui peuvent ainsi recevoir ou envoyer des messages à leur base ou à une autre patrouille, mais qui doivent encore communiquer par gestes de la main avec leurs équipiers, comme le faisaient leurs prédecesseurs de la Grande Guerre ! De ce fait, les C-35, appareils de reconnaissance et d'attaque au sol, ne possèdent pas, tout au moins au début la guerre, d'émetteurs-récepteurs de bord.²

Le largage et l'accident

En raison de la configuration géographique tourmentée du secteur de Sonceboz, il semble qu'un axe d'approche de la cible Est-Ouest ait été ordonné aux pilotes engagés lors du briefing.

Cependant, après une heure de vol, le C-101 s'approche de Sonceboz, mais dans l'axe Ouest-Est. La cible est repérée et le pilote (lt Alcide B.) fait descendre l'appareil à une cinquantaine de mètres du sol. Le sac de documents est largué par l'observateur (lt André H.) et le pilote remet les gaz et tire sur le manche pour remonter, mais il constate immédiatement qu'il n'aura pas assez de puissance pour franchir la crête qui lui fait face. Il vire alors rapidement vers la gauche afin de tenter un 180° qui lui permettrait de revenir dans l'axe de la vallée en direction de l'Ouest. Malheureusement, l'appareil est trop bas et le virage

² E. Wetter, *Op.Cit.*, p.16.

effectué diminue encore sa puissance. Le C-101 va toucher la pente située dans le virage en épingle de la route Sonceboz-Pierre Pertuis, sous la Forêt du Droit. Puis, après avoir glissé sur une quarantaine de mètres, il tourne à droite et percute un talus qui stoppe sa course. Cette glissade initiale sur l'herbe aura l'avantage de provoquer une désintégration relative et progressive de l'appareil en perdition, évitant ainsi des blessures graves ou mortelles à son équipage. Ainsi, le cadre métallique du siège du pilote est retrouvé intact et celui de l'observateur est moyennement brisé.

Secourus rapidement, les deux officiers vont être conduits à l'hôpital de Biel où ils sont pris en charge. Ils souffrent tous les deux d'une commotion cérébrale et de blessures au visage (fracture ouverte du nez pour le pilote, déchirure de la lèvre inférieure avec plaie béante pour l'observateur), de blessures aux mains (foulures) et aux genoux ainsi que de nombreuses contusions et ecchymoses sur les membres et le cou, liées au choc subi.

Les causes probables de l'accident

Une enquête sera bien sûr ouverte afin de connaître les causes de ce crash. Un expert des accidents d'aéronefs auprès du Département militaire fédéral, le professeur Robert Gsell, va établir un rapport très complet et très technique sur l'accident du C-101 qu'il serait fastidieux de développer ici en détail.

Dans les grandes lignes, il s'avère que c'est l'axe d'approche de la cible choisi par le lt Acide B. (Ouest-Est), lié à une altitude trop basse du C-101 au moment du largage, qui est le déclencheur de l'accident de Sonceboz. Ce village jurassien est situé à une altitude moyenne de 650 m. Lorsque que le C-101 largue le sac de courrier, il survole la cible à une altitude estimée entre 30 et 50 m. Après le largage, s'il veut conserver son cap, il doit impérativement grimper à plus de 1'200 m. en quelques centaines de mètres, afin de franchir Le Brahon (1117 m), un alpage situé au-dessus des Côtes du Locle et de la Forêt des Chenevières. C'est mission impossible ! Le pilote l'a immédiatement compris puisqu'il vire instantanément vers la gauche.

Pourquoi a-t-il choisi cet axe d'approche alors que l'axe inverse avait été ordonné ? Plusieurs hypothèses sont possibles : le jeune pilote (24 ans) a-t-il oublié l'ordre reçu ou alors a-t-il choisi cette approche lui permettant de larguer avec plus de précision sa charge sur la cible ? Il faut également noter la présence sur place du général Guisan, qui assiste à ces manœuvres, et cela pourrait expliquer le souci de l'équipage de réussir au mieux la mission reçue ?

Interrogés après l'accident, les deux officiers, qui ont été commotionnés, disent ne plus se souvenir de ce qui s'est passé entre l'instant du largage et le crash.

Ont-ils été punis ? Je n'ai pas trouvé d'informations sur cette éventualité, mais c'est vraiment secondaire pour la fin de l'histoire.

Voici les dernières nouvelles, à ma connaissance, des deux compères du C-35 immatriculé C-101 : le 16 mai 1941, le médecin-chef des troupes d'aviation, le lt-col H. Meier-



Quelques minutes avant l'accident, le biplans C-35, immatriculé C-101, survole Sonceboz. Photo: Archives auteur.



Après le crash, l'épave du C-101. (à droite, la roue gauche.)
Photo: Archives auteur.



Le lieu de l'accident est contrôlé par la garde locale. (au 2e plan, le village de Sonceboz.) Photo: Archives auteur.



Le moteur du C-35. Bien visible, le canon 20 mm dans le capot de l'hélice à laquelle il manque une pale. Photo: Archives auteur.

Müller, informe le commandant de la Fl Kp 10 de la prochaine sortie des deux blessés de l'hôpital de Biel et de leur retour à leur unité avec les restrictions suivantes :

1. interdiction de fumer et de consommer de l'alcool pour les 4 prochaines semaines.
2. interdiction de vol jusqu'à nouvel ordre (à titre provisoire, pour au moins 4 semaines).

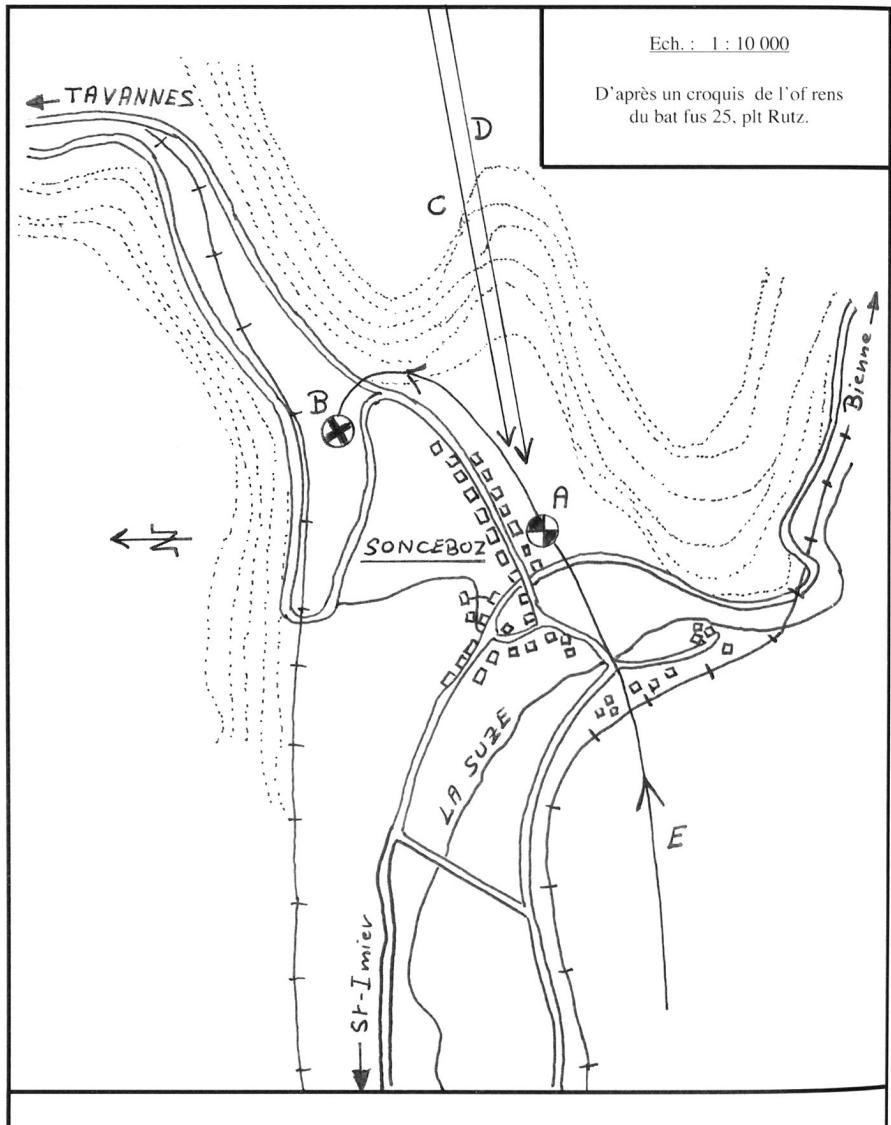
J'espère vivement que ces « *merveilleux fous volants dans leur drôle de biplans* » auront retrouvé l'autorisation de voler à nouveau, ce qui a certainement été le cas vu le manque chronique de pilotes et d'équipages formés en cette époque critique de notre histoire.

Il faut également relever que lors de la Mobilisation 39-45, notre aviation militaire remplira magnifiquement sa mission, malgré des formations rapides et des moyens plus que modestes. Elle payera un lourd tribut afin de protéger notre espace aérien³ durant toutes ces années de guerre. Ainsi, entre le 11 octobre 1939 et le 5 mai 1945, 65 officiers, 3 sous-officiers et un soldat perdront la vie en vol, lors de combats aériens contre des avions étrangers ou lors d'accidents. Il faut parfois le rappeler et y penser.

V.Q.

Sources

- Archives privées (photographies)
- Bibliothèque militaire fédérale
- Archives fédérales
- Communication Forces aériennes suisses (photographies)



Pour en savoir plus

- Ernst WETTER, *Duels d'aviateurs. Duels de diplomates*, Ed. du Cassetin, Fribourg 1989.
- Dossier de l'accident du 29.04.1941 à Sonceboz, Cote E 27/15889. Archives fédérales, Berne.

Village de Sonceboz

- A = Cible pour le largage
- B = Lieu du crash du C-101
- C et D = Axes de passage Est-Ouest et de largage de 2 autres appareils
- E = Axe de passage Ouest-Est et de largage du C-101

³ Entre mai et juin 1940, 395 violations de notre espace aérien (Allemagne 233, Italie 10, France 3 et non-identifiées 149). E. Wetter, *Op.Cit.*, p. 29.

100 ans d'aviation au Comptoir Suisse

Le 91^e Comptoir Suisse à Beaulieu Lausanne se tiendra du vendredi 17 au dimanche 26 septembre. Avec comme thématique « Des ailes et des racines », l'édition 2010 de la foire nationale se veut proche des sources de notre terroir et soucieuse de l'avenir de notre planète.

Célébrant les nombreuses premières de Failloubaz, Dufaux, Chavez, etc., le public pourra découvrir l'histoire aéronautique suisse ainsi que ses perspectives d'avenir au travers d'une exposition organisée en collaboration avec les aéroports de Genève, Sion et Lausanne, plusieurs aéroclubs et de nombreux professionnels de l'aviation

Commémoration du survol du Léman, 28 août 2010 à Collonges-Bellerive

Dans le cadre des commémorations de ce centenaire, l'Aéro-Club de Suisse a décidé d'honorer au titre de pionniers de l'aviation, les frères Dufaux de Genève et plus particulièrement le survol du lac Léman par Armand Dufaux entre Noville (VD) et La Gabiule, commune de Collonge-Bellerive (GE) le 28 août 1910, à bord d'un appareil de leur fabrication le Dufaux 4.

La commune de Collonge-Bellerive met sur pied le 28 août 2010 une manifestation, en collaboration avec l'Aéro-Club de Genève, pour célébrer dignement cet anniversaire. Les festivités se dérouleront à la plage de la Savonnière avec présentation d'hydravions, démonstrations de modèles réduits, vols en montgolfière captive, parade aérienne des avions du Groupe de vol à Moteur de Genève, fête populaire et Cérémonie officielle avec pose d'une plaque commémorative sur le monument Dufaux, etc. Début de la manifestation à 0800 et clôture à 1800.

Base aérienne Payerne 24–25 septembre 2010

10–17 h

- Journées « PORTES OUVERTES » de la Base aérienne de Payerne
- Journées aérophilatéliques suisses et vol commémoratif Avenches-Payerne
- Exposition statique d'avions et d'objets aéronautiques

Entrée, navettes Gare CFF/Parking et Musée de l'Aviation Militaire « Clin d'Ailes » gratuits

CentenAir 1910–2010



www.clindailes.ch