

Duell der Flieger der Diplomaten [Ernst Wetter]

Autor(en): **Pedrazzini, Dominic-M.**

Objektyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **132 (1987)**

Heft 11

PDF erstellt am: **16.05.2024**

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.

Ernst Wetter

Duell der Flieger und der Diplomaten

Huber, 1987

[Les combats aériens germano-suisse en mai-juin 1940 et leurs conséquences diplomatiques.]

Un ouvrage présenté par le major Dominic-M. Pedrazzini

Pour la première fois se dégage l'horizon encore nébuleux de l'histoire aérienne suisse lors de la dernière guerre mondiale, grâce à l'ouvrage que vient de publier le divisionnaire Ernst Wetter, ancien chef d'arme de l'aviation et de la DCA.

Seule à combattre durant le conflit, notre aviation inflige à la prestigieuse Luftwaffe de sérieuses pertes relativement au nombre d'appareils engagés. Entre le 10 mai et le 8 juin 1940, en sept jours de combat, onze avions allemands contre trois suisses sont abattus. En dépit de l'inégalité du nombre, nos pilotes réussissent, souvent à deux contre un, à repousser les agressions dans notre espace aérien. La DCA joue également un rôle efficace dans cette « police du ciel ».

Très vite, des complications diplomatiques avec le Reich, menaçant et déçu, exigent de nos autorités tact et fermeté. Devant l'échec de ses tentatives d'intimidation et de provocation, l'Allemagne nazie dépêche des saboteurs sur les aérodromes militaires suisses, à vrai dire peu discrets et rapidement arrêtés. (Habillés pour la plupart de façon identique – par économie sans doute – et affublés de

tenues typiquement germaniques, ils sont vite repérés.) Hitler et Goering enragent de plus belle!

Ce dernier, cependant, n'avait pas tari sur la valeur des pilotes suisses, « téméraires gardiens de l'honneur et de la neutralité de leur patrie », lors d'une visite aux ateliers de Dübendorf en 1927!

Au début du conflit, la 5^e division aérienne allemande (Ritter von Greim) traverse en partie le ciel helvétique, se rendant du sud de l'Allemagne en France (Paris et Marseille). Face aux escadrilles de Heinkelbomber He-111, puis aux chasseurs lourds de Messerschmitt Me-110 (Zerstörergeschwader 1), l'aviation suisse ne peut aligner que quatre compagnies de Me-109 et une compagnie de Morane. La DCA, à peine formée, est armée de canons de 20 mm et de 7,5 cm.

Après huit mois d'attente et malgré plusieurs violations de notre espace aérien, la première victoire suisse ne date que du 10 mai 1940. Ce jour-là, un Dornier Do 17 est abattu entre Bütschwil et Altenrhein. Le 16 mai, un He-111 subit le même sort entre Dübendorf et Greifensee. Le 1^{er} juin,

un autre He-111 tombe près de Ligniè- res (Yverdon); une heure plus tard, un violent duel s'engage dans le ciel de Porrentruy: un He-111 doit atterrir en catastrophe à Oltingue (France) et trois autres sont touchés. Le 2 juin, un bombardier du même type fut contraint d'atterrir près d'Ursins; l'un des rescapés allemands ne survivra pas à ses blessures. Le 4 juin, la Luftwaffe décide de donner une leçon à ces aviateurs présomptueux en envoyant une escadrille punitive de 28 Me-110 et d'un He-111; deux Me-110 allemands sont abattus contre un M-109 suisse. Insatisfaits, les Allemands essaient d'attirer les Suisses sur territoire français, mais en vain! Ils retournent en Suisse, mais là, notre chasse fond sur eux et, à 5000 m d'altitude, engage le duel entre Le Locle et Saint-Ursanne. L'un des pilotes suisses est tué; comme de coutume, Goering fera déposer une couronne sur sa tombe. En outre, deux appareils allemands sont touchés et tombent en France. Le 6 juin, la DCA abat un avion dont l'équipage arrive à sauter et aboutit chez nos voisins français. Le 8 juin, le dernier combat aérien important est engagé. Les Allemands voulaient leur revanche. Elle éclate au-dessus de Saignelégier - Oensingen - Saint-Ursanne. En dépit de forces inégales, les Suisses repoussent l'attaque et infligent de sérieuses pertes à leurs adversaires. S'ils ne comptent qu'un blessé, l'ennemi déplore plusieurs morts.

Ces «incidents» mirent notre neutralité à rude épreuve. Son

maintien dans les airs fut plus difficile que prévu. En un premier temps, on appliqua les conventions qui se révélèrent d'ailleurs souvent inopérantes. La politique influença ensuite notre réaction, en raison des menaces nazies qui allèrent, le 20 juin, jusqu'à l'interdiction de vol de notre aviation!

Sous l'accusation d'avoir engagé le combat aérien au-dehors de ses frontières, le gouvernement suisse dut, bon gré mal gré, adresser des excuses, sans quoi on pouvait s'attendre à une déclaration de guerre.

Le Reich récupérera ses pilotes internés et ce qui restait de ses avions. Goering insistera aussi auprès de nos autorités pour que les Me-109 achetés en Allemagne lui soient retournés, sinon il ferait cesser d'approvisionner la Suisse en charbon! Hitler reprit la question et, après l'échec de ses saboteurs, fut amené à reconnaître notre bon droit. Il faut admettre qu'en l'occurrence l'habileté de Pilet-Golaz ne fut pas étrangère à ce revirement de la part des Allemands.

Si, pour des raisons de sécurité dont on ne mesure pas encore assez les contraintes, l'aviation militaire suisse fut parfois entravée, elle n'en reste pas moins le symbole d'une volonté de défense absolue.

Avec moins d'éclat, certes, nos diplomates engagèrent aussi un duel harassant de menaces et d'incertitudes. Cet ouvrage rétablit à point la part des choses.

D.-M. P.