

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2014)
Heft: [1]: Numéro Thématique : 1914-1944

Artikel: 1944 : Naissance de l'Escadre de nuit
Autor: Groppi, Mario
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-781218>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

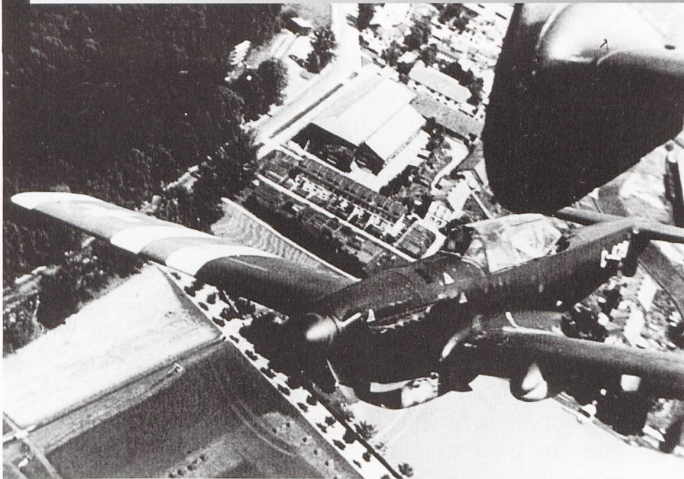
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 31.03.2025

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



Le C-36 est un appareil développé en Suisse durant la Seconde Guerre mondiale. Il reprend de nombreuses pièces du Morane D-38 - notamment son moteur et son armement de 20 mm.

Forces aériennes

1944 : Naissance de l'Escadre de nuit

Adj Mario Groppi

AVIA Genève

Après la fameuse bataille aérienne du 8 juin 1940 -car c'en était une- qui avait opposé nos patrouilles de Messerschmitt 109 contre une escadre complète de Bf-110 *Zerstörer* de la Luftwaffe, avec la destruction par surprise d'un C-35 en mission de reconnaissance frontalière et un Me-109D de notre côté (Lt Rickenbacher), au prix de trois Bf-110 abattus côté allemand, un ordre d'armée avait interdit dès fin juin 1940 l'interception d'avions isolés ou de formations ne violant pas manifestement notre espace aérien.

Durant la période de juillet 1940 jusqu'au 5 octobre 1943, les patrouilles de police aérienne, notamment en région frontalière, avaient été suspendues. A partir de cette dernière date, les patrouilles avaient été réactivées en raison de l'intensification de la guerre aérienne en Europe centrale.

De plus en plus massivement, la Suisse était survolée de nuit par des formations de la Royal Air Force (RAF) qui la traversait sans vergogne. Le nombre de violations de notre espace aérien augmentant considérablement, tous les moyens à notre disposition furent étudiés.

Nous ne disposions pas de radars, même si nous étions bien informés sur leur existence et leur utilisation. Des essais de repérage par projecteurs à la lumière desquels et pour autant qu'ils soient capturés, les avions-cibles pouvaient être attaqués par des avions isolés avec plus ou moins de succès. C'est ainsi que des Me-109E, des Moranes ou des C-36 furent engagés. *In fine*, les résultats furent décevants.

En conclusion, seule la défense contre avions (DCA), avec ses canons de 75mm et son nombre nettement insuffisant de projecteurs, pouvait s'opposer de manière limitée aux intrusions nocturnes des avions belligérants. Cependant, les essais nocturnes de nos aviateurs qui avaient tous un entraînement de vol et d'atterrissage de nuit avaient aussi porté sur l'attaque au sol. Tous les types d'avions à disposition avaient démontré de bonnes capacités dans

ce domaine : Morane D-3800/3801, Me-109, C-36, C-35. Le C-35, biplan conçu et construit par les ateliers de construction fédéraux de Thoune (EKW + T) en particulier, présentait un potentiel intéressant.

L'année 1944

Pour notre aviation, l'année 1944 fut une année charnière à la lumière de plusieurs événements particuliers :

En mars 1944, un avion de chasse de nuit allemand du type Bf-110G équipé d'un nouveau radar particulièrement performant atterrit sur l'aérodrome de Dübendorf en panne d'essence. Cet équipement secret était considéré de la plus haute importance pour la Luftwaffe. Le risque qu'il vienne à la connaissance des Alliés, trop grave, entraîna rapidement un plan d'opération pour un commando Skorzeny dans le but de reprendre l'avion ou de le détruire - intervention qui aurait entraîné un état de guerre avec l'Allemagne.

Notre service de renseignement rapidement alerté, des négociations secrètes furent engagées aux termes desquelles la Suisse s'engageait contre la livraison de 12 Messerschmitt Bf-109G à détruire l'avion et son radar devant une délégation mixte (Allemagne - Alliés) afin de préserver notre neutralité.

Pour la petite histoire, il convient de préciser que nous avions demandé la livraison de 50, puis de 20 Bf-109G. Nous avions alors un besoin aigu d'avions modernes et les tentatives d'acquérir ou de construire d'abord des Macchi 202, puis des *Spitfire* avaient, pour des raisons différentes, malheureusement échoué. Sur le plan des équipements, l'acquisition nouvelle des 12 Me-109G auxquels 2 avions du même type internés s'ajoutèrent fut bienvenue malgré les déconvenues ultérieures.

Le 6 juin 1944, le débarquement en Normandie, après la percée d'Avranches, allait progressivement rapprocher notre pays du champ de bataille et voir une augmentation importante des violations diurnes de notre espace aérien.



Les problèmes de moteur des Morane D-3801 et pour le C-3603-1 étaient enfin maîtrisés, la nouvelle voilure principale donnait enfin toute satisfaction et ce n'est que vers la fin de l'année que les pare-brises blindés purent être montés. A fin 1944, 150 D-3801 ainsi que 150 C-3603-1 avaient pu être remis à la troupe. Ainsi, notre aviation disposait d'environ 450 avions relativement modernes à train escamotable, qui pouvaient équiper les 24 escadrilles ou compagnies.

Restaient alors les quelques 70 C-35 développés et réalisés peu avant la Guerre.

Ces appareils biplans de construction solide, bien armés (un canon de 20 mm et 3 mitrailleuses de 7,7 mm) très maniables et capables de porter jusqu'à 400 kg de bombes avaient démontré de bonnes capacités dans l'attaque nocturne de buts terrestres.

L'Escadre de nuit

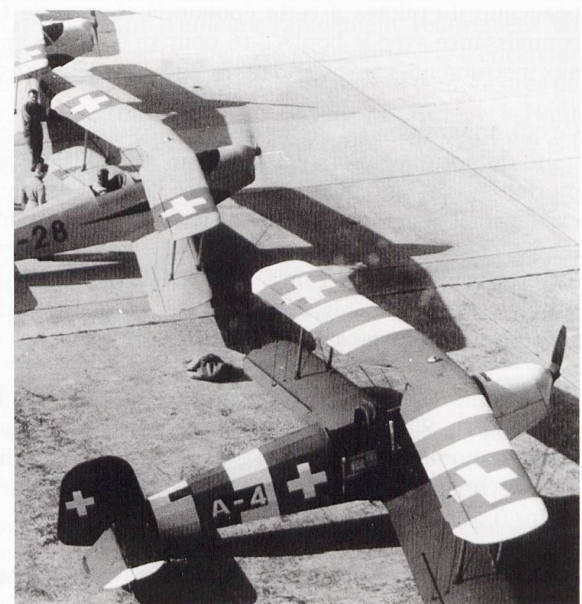
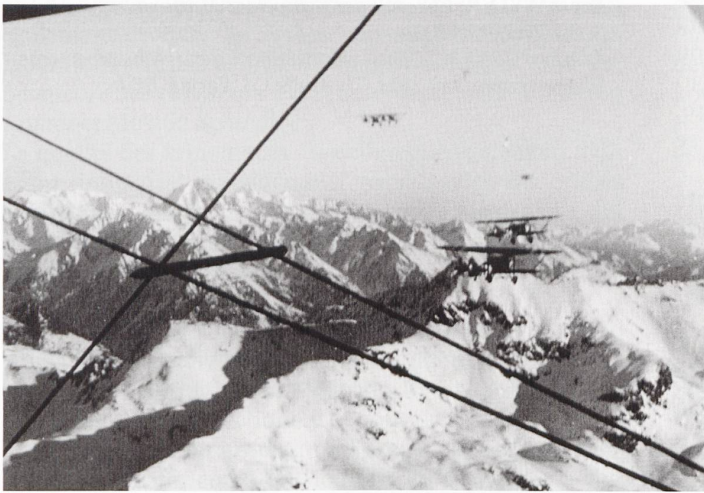
Environ 70 membres d'équipage (pilotes et observateurs) furent convoqués par ordre de marche à Dübendorf le 25 mars 1944, pour la mise sur pied d'une escadre de nuit divisée en deux escadrilles, (esc. av. nuit 1 : mixte romands-alémaniques ; Flieg./Staff. N. 2 : alémaniques). Cette escadre allait être dotée du C-35-1 d'attaque de nuit. Dans ce but, 65 C-35 avaient subi diverses transformations : échappements nocturnes prolongés jusque sous le centre du fuselage, configuration du tableau de bord avec éclairage nocturne amélioré, boussole et compas, lampe d'atterrissage, etc. Ainsi équipés, les appareils reçurent la désignation C-35-1.

L'entraînement commença immédiatement sur Bücker-131 *Jungmann* d'abord, avec sur siège arrière le futur observateur. An début, la piste (sur les aérodromes de Dübendorf, Payerne et Thoune) était jalonnée d'une seule rangée de falots-tempête (début de piste : verts, piste : jaunes, fin de piste : rouge) le long de laquelle il fallait se poser. Par très mauvais temps, une croix de St-André allumée en jaune signalait le bout de la piste.

Pour l'escadrille 1 : les dates d'entraînement 1944 furent les suivantes :

17-29 avril :	Bü-131 / Bü-133 (acro.) ;
8-11 juin :	Bü-131 / 133 ;
11 juin-29 juillet :	Bü-131, puis C-35 (La flotte de C-35 était en cours de modification en C-35-1).

Début novembre, sous le commandement du colonel Emil Nievergelt, l'escadre fut déclarée opérationnelle avec ses deux escadrilles de douze avions (plus réserves). L'effectif en pilotes et observateurs était pléthorique, car si jusqu'en 1944 le nombre de pilotes avait toujours présenté des effectifs chroniquement faibles, les nouvelles volées plus nombreuses dues aux instructions du Général Guisan et du nouveau chef de l'Aviation Friedrich Rihner – qui avait remplacé début 1942 le colonel divisionnaire Hans Bandi. Les qualités du nouveau patron de l'aviation se firent rapidement jour.



Il convient de préciser que notre armée de l'Air disposait alors de sept escadrilles équipées de biplaces C-35/C-36 (en tenant compte de l'escadrille III de l'escadre de surveillance) et que le nombre d'équipages entraînés devenait important.

Un certain nombre d'entre eux n'étaient pas très chauds pour transiter du C-35 au C-36, en raison de la mauvaise réputation de ce dernier modèle. En effet, la première série de C-36 à ailes longues et arrondies avait une instabilité notoire latéralement et pouvait de ce fait entraîner dans certaines figures de vol la rupture de la voilure. Le défaut fut corrigé par l'adoption d'une nouvelle voilure principale à ailes larges, plus courtes à extrémités carrées.

D'autres équipages plus expérimentés, mais plus âgés préféraient garder leur vieilles montures et avaient passé l'âge de la transition. Avec le temps, l'escadre de nuit était devenue une formidable unité capable de naviguer de nuit dans des conditions météo exécrables, alors qu'à ses débuts on parlait de vols par nuits claires : pleine lune ou demi-lune.

De novembre 1944 à janvier 1950, l'escadre pilota le C-35-1, sans le moindre accident grave, puis le C-3603-1 de février à juillet 1950, date de sa dissolution. Le dernier cours de l'esc. Av. 1 eut lieu du 26.6 au 8.7.1950.

Il faut ajouter que des rumeurs persistantes faisaient alors état du remplacement des C-36 par des Northrop P-61 *Black Widow* ou une version de chasse de nuit du P-38 *Lightning*. Une soixantaine de machines d'occasion était envisagée. Il est vrai qu'après l'acquisition des 130 P-51D *Mustang* en 1948 et celle des 40 AT-16 en 1949, ces espoirs pouvaient présenter quelques chances de se concrétiser !

Dans les faits, l'escadre fut malheureusement dissoute et chaque pilote reçut sans autre un ordre de marche le priant de rejoindre une des 21 escadrilles de front, pour les plus jeunes afin de transiter sur *Mustang* ou *Vampire*.

A l'exemple de notre ami le plt Fredy Crot « Rondin, » il s'annonça à l'esc. av. 2 pour transiter sur *Vampire*, mais cette machine restant clouée au sol, il eut comme beaucoup de pilotes à cette époque la chance de faire connaissance avec le bon AT-16 pour se qualifier au vol aux instruments... en attendant le *Vampire* début 1951.

Ce qui apparaît particulièrement remarquable pour cette unité de notre aviation, est qu'aucun accident grave ou mortel ne fut enregistré durant les six années de son existence. Il y eut quelques atterrissages durs par mauvais temps, comme par exemple le 7 juillet 1947, le C-177 fut déporté par une forte rafale et partiellement détruit à l'atterrissage sur la place de Dübendorf, mais les deux membres d'équipage en ressortirent indemnes.

Un exemple de mission particulière : 1947, mission 03h00 décollage de Sion, météo pas terrible mais supportable. Mission : bombardement de la gare de Goppenstein (ligne du Lötschberg) : 4 bombes au but, retour Sion, mauvais temps 03h56 h, puis atterrissage.

M. G.

Commandants de l'escadre :

1944 – 1946	Emil NIEVERGELT
1946 – 1949	Hans ERNST
1949 – 1950	Albert G. FISCHER

Commandants escadrille 1 :

1944 – 1945	César BOMPARD
1945 – 1947	Otto WYSSLING
1947 – 1950	Johannes NAEGELI

Commandants escadrille 2 :

1944 – 1946	Hans ERNST
1946 – 1950	Viktor SALQUIN

Sources :

- Entretiens et documentation : cap Fredy CROT « Rondin, » Prangins.

Références bibliographiques :

- Werner RUTSCHMANN, *Die Schweizer Flieger und Fliegerabwehr-truppen 1939-1945*, Ott Verlag, Thun.
- Peter BROTSCHI, *Gebrochene Flügel*, Orell Füssli.
- Ernst WYLER, *Chronik der Schweizer Militäraviatik*, Huber & Co, Frauenfeld.
- Jakob URECH, *Die Flugzeuge der schweizerischen Fliegertruppe seit 1914*, Th. Gut& Co. Verlag, Stäfa.

