

Pendant la Deuxième Guerre mondiale et surtout après l'ouverture d'un nouveau front en Normandie, la Suisse, bien que pays neutre, est fréquemment survolée par des belligérants égarés. C'est exactement ce scénario qui se déroule début septembre 1944, quand un bombardier B-17G américain, accompagné de quatre chasseurs Mustang P-51 franchit, par inadvertance, la frontière internationale et progresse vers le centre du pays. S'engage alors un combat aérien dans lequel deux avions suisses sont abattus, le premier pilote mourant aux commandes de son appareil avant de se crasher, l'autre ayant plus de chance et effectuant un atterrissage d'urgence. Retour sur l'un des engagements les plus oubliés du second conflit mondial... et dans lequel mourait au combat le dernier militaire suisse victime d'un conflit armé...

SOURCE PRINCIPALE

Pour raconter cette histoire, nous nous appuyons sur le témoignage d'[Hans-Heiri Stapfer](#) publié à une date inconnue sur le site Internet [Warbirds](#).

Afin de faciliter la lecture, l'ensemble du texte, librement traduit de l'allemand, est mis au présent.

L'ARTICLE

« Le bombardier de la 8th Air Force, 390th Bomb Group, immatriculé FC-B et affublé du sobriquet "[Blues in the Night](#)" atterrit sur l'aérodrome de [Dübendorf](#) [au nord-ouest de [Zurich](#)] après une mission sur [Stuttgart](#) (Allemagne) et ne retourne vers sa base de [Burtonwood](#) (Royaume-Uni) que le 12 septembre 1945.

En survolant son objectif, la formation essuie un violent tir de la [Flak](#) allemande. 900 bombardiers rejoignent leur base, parfois après avoir subi de graves dommages. Le [Captain](#) (Capt) [Alvin Jaspers](#) est aux commandes du "Blues in the Night", un appareil particulièrement visé par l'Artillerie sol-air ennemie. Le 1st Lt (Lieutenant) [Thomas F. Gallgher](#) est copilote et le 2nd Lt (sous-lieutenant) [Daniel Foley](#), se souvient :

"Après avoir largué nos bombes, nous avons laissé glisser la machine sur l'aile droite. Le moteur n° 4 a été touché et a dû être mis à l'arrêt. Le moteur numéro 2 fonctionnait mal et fumait tandis que le numéro 3 perdait du carburant. Enfin, le numéro 1 a également dû être mis à l'arrêt. Je ne croyais plus à un retour vers l'Angleterre. Depuis sa position, le [Sgt](#) ([Sergeant](#)) [James B. Eckman](#), mitrailleur ventral, pouvait voir du carburant s'échapper du moteur numéro 2 et constater que les réservoirs n° 1, 3 et 4 étaient vides. Malgré tout, j'ai été surpris d'entendre que le [Captain](#) transférait son commandement à son adjoint, [Evans](#).

Nous n'avions plus qu'une seule possibilité, à savoir atteindre la [Suisse](#). Je réalisais soudainement que nous ne disposions d'aucune carte de cette zone. Ce qui était sûr, c'était que le lac sur notre gauche était le lac de Constance et que Zurich était situé plus au sud, à l'extrémité [nord-Ouest] d'un grand lac tout en longueur. Lorsque nous avons franchi le [Rhin](#) à

hauteur de [Schaffhouse](#), nous avons déjà visuel sur Zurich et maintenions la trajectoire vers cette ville. Depuis une petite ville, nous avons fait l'objet de tir antiaériens et apprîmes plus tard qu'il s'agissait de [Frauenfeld](#). Le *Captain* Jaspers ne croyait pas que nous étions en Suisse et ne pensait pas non plus, que les [*North American*] P-51 [Mustang](#) d'accompagnement, qui volaient à très haute altitude, nous suivaient encore. Soudain, les chasseurs suisses qui devaient nous contraindre à atterrir furent abattus par les *Mustang*. Dans cette situation délicate, nous avons essayé d'alléger l'appareil et avons passé tous les armements lourds par-dessus bord. Ensuite, nous avons également largué la boule-mitrailleuse ventrale au-dessus du lac de Zurich, puis nous nous sommes résolus à larguer aussi le radar. Plus tard, on nous a raconté que la boule-mitrailleuse ventrale avait transpercé le toit d'un bâtiment et que, fort heureusement, personne n'avait été blessé. Gallagher fut le premier à apercevoir le champ d'aviation de Dübendorf, où nous nous sommes posés. Avant que Jaspers perde la formation, il avait requis, par radio, une escorte".

Le Lieutenant Earl E. Erickson et le Lieutenant Nathan Ostrow, du 339^e Groupe, se précipitent à la rescousse du bombardier encore chargé. Entretemps, l'activité aérienne en haute altitude dans la zone frontalière ne passe pas inaperçu et, lorsque nos postes d'observation rendent compte de l'incursion d'un bombardier, une patrouille à deux [Messerschmitt Bf 109E-3](#) décolle à 11 h 00 pour intercepter les deux intrus et les accompagner vers Dübendorf. Au-dessus de [Brüttisellen](#), le chef de patrouille Robert Heiniger aux commandes du J-324 et le lieutenant Paul Treu aux commandes du J-378, ont visuel sur le [B-17G](#), qui a beaucoup de mal à se maintenir en l'air. Ce n'est qu'au quatrième tir de fusée de signalisation des confédérés que le bombardier réagit en sortant et en rentrant son train d'atterrissage. Cette manœuvre, tout comme une position défavorable du soleil, contribuent à l'abandon de la surveillance aérienne. Pour information, les deux appareils d'accompagnement américains, qui tournoient au-dessus de la forteresse volante, ont déjà abattu trois des quatre Bf 109E allemands lancés à leur poursuite. Ils les prennent donc pour des appareils ennemis s'en prenant à leur protégé.

Ostrow et Erickson n'hésitent pas une seconde et se fondent comme l'éclair sur des avions suisses sans méfiance et totalement pris par surprise. Par courtes rafales, ils abattent les deux Messerschmitt de Treu et Heiniger. L'attaque ne dure que quelques instants et les Mustang s'évanouissent. Les Suisses n'ont aucune chance de riposter. L'[Oberleutnant](#) Treu ('Fidèle', en français) meurt sur le coup et son 'Emil' en flammes se crashe près de Neuaffoltern. Gravement blessé, Heiniger parvient à poser sa machine, très endommagée, à Dübendorf. Son J-324 est ensuite réparé et reste en service jusqu'au 28 décembre 1949. Sans autre incident, les deux chasseurs suisses restants escortent le B-17 jusqu'à Dübendorf pour internement. Cet événement demeure heureusement un incident isolé, bien que des chasseurs d'escorte américains escortent jusqu'en Suisse, pendant toute la durée de la guerre, des bombardiers endommagés. Ils ne s'arrêtent pas avant d'être certains que les pilotes suisses les ont bien pris en compte.

Vers 13 h 45, les P-51 du 339^e Groupe atterrissent en toute sécurité en Angleterre. Après l'évaluation des films des engagements aériens, on attribue à Erickson une demi-victoire, à Ostrow une demi-victoire, seuls succès du tandem ce jour-là. Le 11 septembre 1944, Erickson

parvient à vaincre un autre adversaire. Il est aujourd'hui membre de la [339th Fighter Group Association](#), alors que le sort d'Ostrow n'a toujours pas été déterminé. Tout au long de la guerre, les avions des deux camps sont abattus. L'habileté d'un pilote de chasse dépend alors largement de sa réactivité. Ou, comme un pilote allemand le fait bien remarquer : « Si vous tirez plus vite, vous vivrez plus longtemps ». En une fraction de seconde, un avion étranger doit être identifié mais les marquages de Sa Majesté n'ont pas été remarqués. C'est ainsi que la remarquable neutralité de notre Messerschmitt et de notre [Morane](#) n'a pas toujours eu l'effet escompté. Les services de renseignements américains ne cessent de rappeler à leurs équipages que la Suisse neutre vole avec les mêmes avions que l'ennemi. On sait que les Américains confondent souvent les Spitfire anglais et français avec les chasseurs allemands et les envoient dans les profondeurs.

Les équipages de bombardiers éprouvent également des difficultés à distinguer les [Focke Wulf Fw 190](#) de leur propre [P-47 Thunderbolt](#), ce qui entraîne également des pertes. Le capitaine Robert Heiniger rapporte que la [Staffel 7](#), à laquelle j'appartiens, est normalement stationnée à [Interlaken](#) en 1944. Ces jours-ci, elle a dû remplacer l'escadre de surveillance de Dübendorf par une patrouille double. Notre équipement est composé d'avions de chasse de type Messerschmitt Bf 109E. Malheureusement, quelques jours plus tôt, nous avons dû remplacer notre Bf 109G lourdement blindé par le Bf 109E, plus faible et moins protégé, parce que le 'Gustav', comme on l'appelle généralement, doit être modifié. Le 5 septembre 1944 commence pour nous comme n'importe quel autre jour de mission. À l'aube, nous avons pris position avec notre patrouille double sur la zone située juste devant le hall III de Dübendorf. Depuis la mise en place du deuxième front en France, les violations de frontière par des avions étrangers ont considérablement augmenté. En fait, nous ne pouvons pas nous plaindre d'un manque de travail. Le fait que ces missions ne rencontrent pas le succès est principalement imputable au facteur temps.

À 9 h, la première alerte retentit, mais la mission est annulée. Il n'est plus possible de déterminer avec exactitude quand l'alarme suivante intervient, car ce vol n'est pas enregistré dans mon contrôle. Bref, les quatre avions décollent très vite, et nous sommes dirigés vers la frontière nord. Peu après le décollage, la radio s'est coupée, je dirais presque comme d'habitude. Une autre cible n'est pas retenue, car nous apercevons un B-17 gravement endommagé dans la région située entre [Bülach](#) et [Eglisau](#). Nous prenons immédiatement position. Une patrouille se place devant l'avion pour l'orienter vers Dübendorf, tandis que l'autre suit le bombardier à distance respectable. Ce qui suit reste gravé dans ma mémoire. Quand notre "convoi" atteint les environs de l'[aéroport de Kloten](#), je vois soudain un avion s'écraser sur ma droite dans une grande spirale en feu. Comme la distance est trop importante, je ne peux pas établir son identité. Avant de connaître les causes de cet accident, je suis frappé par le malheur.

Soudain, mon avion est secoué de toutes parts, il se met à cabrer et vire doucement sur la tranche gauche. En très peu de temps, la cabine se remplit d'une fumée âcre tandis qu'un feu intense se développe près de mon pied droit : le phosphore ! C'est clair - j'ai été touché par des tirs de différent calibre et j'ai trouvé un trou béant entre les pieds. La jambe droite de mon pantalon est déchirée. Sans me blesser, un projectile a explosé entre mes jambes et le moteur

s'est arrêté. Mon Bf 109 se transforme en planeur. Comme l'attaque vient par dessous, je crois d'abord cru que le tir provient du bombardier, mais je suis affranchi quelques secondes plus tard. En haut à droite, à un angle d'environ 45 degrés, un chasseur Mustang recherche la meilleure position pour m'attaquer une deuxième fois. Dès qu'il ouvre le feu, je vire brusquement en sens inverse de la direction d'attaque, ce qui me permet d'éviter le pire. Le Mustang se rué derrière moi et renouvelle ses attaques à cinq fois reprises.

À chaque fois, j'ai l'incroyable chance d'échapper à l'arrosoir, que ce soit en manœuvrant mon avion sans moteur ou en me plaçant sous un mauvais angle pour mon adversaire. Entretemps, un deuxième Mustang, plus haut dans le ciel, tournoie au-dessus de nous. La raison pour laquelle cet avion n'intervient pas n'est pas claire. Il se peut que son pilote reconnaisse son erreur, mais il n'est pas en mesure d'empêcher ses camarades de faire ce qu'ils veulent. Nous approchons de la fin de l'histoire. Alors que nous approchons de Dübendorf, les deux chasseurs disparaissent sans laisser de traces, et je peux atterrir sur l'aérodrome de Dübendorf avec le train d'atterrissage en moins. Du fait de l'impact, j'heurte la tête contre le viseur malgré les harnais d'épaule. Ceci, associé à une légère intoxication due à la fumée, provoque une brève perte de conscience. On me sort immédiatement de l'avion en flammes – l'incendie est d'ailleurs immédiatement maîtrisé – et on m'emmène à l'hôpital cantonal, où seules des blessures superficielles sont constatées. Quatre jours plus tard, je peux quitter l'hôpital. Que s'est-il passé entretemps ? Le B-17 est, pour la première fois pour ce genre d'avion, accompagné de deux chasseurs qui l'escortent en altitude. Lorsque les chasseurs découvrent que quatre Bf 109 approchent de leur protégé, ils passent à l'attaque, car ils doivent constamment repousser les Messerschmitt allemands [entre Stuttgart et] la frontière suisse.

Ils avaient choisi d'engager la patrouille suivante... c'est-à-dire celle du lieutenant Treu et la mienne. Tous les Américains attaquent un avion, et l'Oberleutnant Treu est tué et s'écrase. La première attaque sur mon avion échoue, le pilote du Mustang ayant apparemment tiré trop court, donc je ne vois rien de tout cela. On nous prévient par radio. L'équipement radio du Bf 109 est une fois de plus tellement défaillant à la fin de la guerre que l'on n'entend que des crachouillis incompréhensibles dans les écouteurs. Pour l'anecdote, il convient de noter que la patrouille de contrôle ne sait rien de l'incident, ce qui, pour une bonne part, doit également être imputé dysfonctionnement de la radio. Il est très probable que – si nous avions notre 'Gustav', cela serait moins tragique. Seule la bonne radio et surtout un blindage massif nous permettraient au moins permis de combattre à armes égales. Sur le site du crash de l'Oberleutnant Treu, entre Affoltern et le Katzenssee, une pierre commémorative sera érigée plus tard par ses professeurs et camarades de l'ETH. Après la guerre, j'essaierai de me renseigner, auprès de l'ambassade américaine à [Berne](#), sur le pilote qui tentait de m'envoyer dans l'au-delà mais mes requêtes sont restées sans réponse.

DONNÉES SUR L'APPAREIL

- Date de l'événement : le 5 septembre 1944.
- Lieu : Dübendorf.
- Canton : Zurich (ZH).
- Événement : Crash à l'atterrissage.

- Nationalité : Américaine.

Type d'appareil

- Appellation : *B-17 Flying Fortress*.
- Désignation de l'avion : *B-17 G-70-BO*.
- Pseudonyme : '*Blues in the Night*'.
- Appartenance : *8th Air Force Division, 390th Bomb Group, 571st Squadron*.
- Base de rattachement : [Framlingham](#) (Royaume-Uni).
- Mission : Bombardement de Stuttgart (Allemagne).
- Retour : Le 12 septembre 1945, à Burtonwood (Royaume-Uni).
- Numéro d'atelier : 43-37866.
- Immatriculation : FC-B.
- CH Archiv : n° A132.
- US MACR : no 8456

ÉQUIPAGE

- Pilote : Thomas F. Gallagher, *1st Lt* (lieutenant).
- Commandant de bord : Alvin W. Jaspers, *Cpt* (capitaine).
- Navigateur : Daniel Foley, Jr., *2nd Lt* (sous-lieutenant).
- Bombardier : Victor H. Estes, *2nd Lt* (sous-lieutenant).
- Mécanicien de bord : William Marra, *T/Sgt* (sergent technicien).
- Radio : Robert E. Miner, *T/Sgt* (sergent technicien).
- Mitrailleur ventral : James B. Eckman, *S/Sgt* (sergent).
- Mitrailleur latéral : Ernest M. Feibusch, *S/Sgt* (sergent).
- Mitrailleur de queue : Walter I. Underwood, *2nd Lt* (sous-lieutenant).

QUI ÉTAIT L'OBERLEUTNANT TREU ?

Granges (Grenchen), peu de temps après le début de la Seconde Guerre mondiale : sur l'aérodrome, les opérations aériennes civiles sont à l'arrêt. À leur place, ce sont les avions militaires de la compagnie aérienne 12 qui prennent l'air. Les hommes des Troupes d'aviation sont logés dans la ville et s'intègrent à la vie urbaine pendant leur séjour de plusieurs mois. Naissent aussi des amours qui devraient durer toute une vie. À un moment donné entre septembre 1939 et mai 1940, les feux de l'amour embrasent également Doris Zemp et Paul Treu.

Les parents de Paul dirigent un magasin de meubles bien connu à Grenchen, c'est un officier de vol et un étudiant de l'ETH. En mai 1940, la compagnie aérienne 12 évacue Granges, mais l'amour entre Doris Zemp et Paul Treu reste solide. Les jeunes gens convolent en 1943 et s'installent à [Soleure \(Solothurn\)](#) sur la Burgunderstrasse [rue de Bourgogne]. Cinq mois plus tard, le bonheur de la jeune famille est terminé. Le 5 septembre change tout.

En 1946, des collègues d'études érigent un monument commémoratif pour le pilote soleurois Paul Treu, abattu il y a 72 ans. Maintenant, le monument de Zurich-Affoltern est complété par un panneau d'information. »

L'AUTEUR

Hans-Heiri Stapfer (né en 1962) est un écrivain suisse qui a grandi au bord du lac de Zurich. Après avoir travaillé comme journaliste et rédacteur dans divers hebdomadaires et quotidiens pendant 15 ans, il a rejoint, octobre 2012, le Centre régional pour l'emploi (RAV) de Thalwil.

Depuis 1986, Stapfer écrit, principalement et en anglais, des ouvrages sur l'aviation historique, en particulier sur les appareils soviétiques, allemands et américains. [2] Stapfer réside à Horgen am Zürichsee.

Hans-Heiri Stapfer devant le musée local de [Zollikon](#), avec un débris d'hydravion [Savoia SIAI S.9](#), qui a sombré dans le lac de Zurich devant Zollikon le lundi 7 septembre 1920. Il s'agit probablement d'une partie de l'[aileron](#) fixée sur le [bord de fuite](#) d'une aile.

Œuvres (sélection)

- *Aviatik am Zürichsee seit 1919 (= Zürichsee - kleine Schriften aus der Region. Band 2). T. Gut, Zürichseezeitungen, Stäfa 2001, ISBN 3-85717-139-1.*
- *MiG-21 : Cold War warrior. Arms and Armour Press, London 1991, ISBN 1-85409-039-9 (anglais).*
- *Mi-24 Hind. Arms and Armour Press, London 1990, ISBN 1-85409-063-1 (anglais).*
- *Soviet military helicopters. Arms and Armour Press, London 1991, ISBN 1-85409-110-7 (anglais).*
- *Strangers in a strange land. Squadron/Signal Publications, Carrollton, Tx 1988, ISBN 0-89747-198-9 (anglais, Illustrationen: Don Greer).*
- *Strangers in a strange land. Vol. II: Escape to neutrality. Squadron/Signal Publications, Carrollton, Tx 1992, ISBN 0-89747-278-0 (anglais, Gemeinsam mit Gino Künzle, Illustrationen: Don Greer).*
- *MiG-21 Fishbed in color. Squadron/Signal Publications, Carrollton, Tx 1989, ISBN 0-89747-225-X (anglais, Illustrationen: Don Greer).*
- *Early MiG fighters in action. Squadron/Signal Publications, Carrollton, Tx 2006, ISBN 0-89747-507-0 (anglais, Illustrationen: Don Greer).*
- *Messerschmitt Bf 109G. Squadron/Signal Publications, Carrollton, Tx 2006, ISBN 0-89747-503-8 (anglais, Illustrationen: Don Greer).*
- *Red ladies in waiting: Soviet aircraft in storage. Squadron/Signal Publications, Carrollton, Tx 1994, ISBN 0-89747-325-6 (anglais, Illustrationen: Tom Tullis).*
- *Warsaw Pact Air Forces. Squadron/Signal Publications, Carrollton, Tx 1991, ISBN 0-89747-266-7 (anglais, Illustrationen: Don Greer).*
- *SdKfz 251 Ausf D. Squadron/Signal Publications, Carrollton, Tx 2008 (anglais, Illustrationen: Don Greer, Matheu Spraggins).*

Weblinks

- *Literatur von und über Hans-Heiri Stapfer in der bibliografischen Datenbank WorldCat*
 - *Hans-Heiri Stapfer: Mein Tag als RAV-Supporter und Autor. In: Der Arbeitsmarkt. 11. Januar 2016 (Porträt).*
-

SOURCES

- [Luftkampf über der Schweiz, Warbird.](#)
- [Solothurner Pilot verliert über Zürich sein Leben.](#)
- [Hans-Heiri Stapfer](#)
- [Wann wurde zuletzt ein Schweizer Soldat im Einsatz für sein eigenes Land getötet?](#)
- [Flugwaffe des 40er Jahre.](#)
- [Diese Gedenkstätte ehrt einen abgeschossenen Solothurner Militärpiloten.](#)