

*Historique de
l'Escadrille d'aviation* 6



Plaquette éditée à l'occasion des 80 ans de l'Escadrille 6 (1925-2005)



1931



1940



1951



1974

IMPRESSUM

Direction du projet/textes **Marc Rémy**

Photographies **Archives de l'Escadrille d'aviation 6**

Conception graphique **CME, centre des médias électroniques, Berne**

Impression **Imprimerie IDM, La Chaux-de-Fonds**

© 2005 Marc Rémy et l'Escadrille d'aviation 6



Préface du Commandant

1. Les débuts de l'aviation militaire suisse
2. L'Escadrille 6: Des insignes et des « cris »
3. Les débuts de l'Escadrille 6
4. La Deuxième Guerre mondiale et les combats aériens
 - 4.1. Notions de combat aérien
 - 4.2. Quelques engagements marquants
5. Rencontre avec Georges Burlet, pilote incorporé en 1941
6. Incidents en vol: La collision du 10 août 1942
7. Les années d'après-guerre
 - 7.1. Rencontre avec David Moreillon, pilote incorporé en 1948
 - 7.2. Le défilé de Selzach (1953)
 - 7.3. Un accident parmi d'autres ...
 - 7.4. La transition du DH-100 Vampire
8. L'escadrille de 1977 à 1982
9. La transition du F-5 Tiger
10. L'escadrille et les peines disciplinaires
11. Portraits des membres de l'Escadrille 6 en 2005
12. L'escadrille en images

Annexe 1: Liste des avions de l'Escadrille 6

Annexe 2: Liste des commandants de l'Escadrille 6

Annexe 3: Liste des pilotes et des officiers de renseignement incorporés à l'Escadrille 6



PRÉFACE DU COMMANDANT



Cher(e)s Ami(e)s de la 6,

Je vous souhaite la cordiale bienvenue dans la (re)découverte de l'histoire de notre célèbre Escadrille d'aviation 6.

Nous avons voulu faire un voyage dans le temps, des débuts épiques, en passant par la mobilisation, jusqu'au quotidien actuel de la vie et des opérations de l'Escadrille.

Les temps ont changé, les machines ont évolué, mais la passion des hommes et la beauté du vol sont demeurées intactes. Au-delà de l'exécution réussie de la mission, fondement de notre opération, nous tenons à mettre en exergue l'esprit de passion et l'enthousiasme qui ont animé les pilotes et autres membres de l'Escadrille au fil des années.

L'engagement actuel est principalement centré sur la police aérienne d'une part, et sur les exercices de défense aérienne d'autre part, avec l'accent sur l'engagement en patrouille et double patrouille dans le rôle d'opposition pour les chasseurs F/A-18. Ainsi, environ 70% des missions sont consacrées au combat aérien, dont une majorité impliquant des exercices combinés avec des

F/A-18. Le reste des engagements se partageant entre les exercices d'interception ou d'identification, le tir et le vol aux instruments. Pour des raisons de diminution de ressources, le vol de nuit et le tir air-air, deux disciplines prisées, ont été abandonnées il y a quelques années. La palette des exercices demeure variée et intéressante dans le cadre d'une opération de milice.

Nous sommes actuellement 11 pilotes et un officier de renseignements. Dans le cadre de l'Escadrille, nous sommes un groupe relativement hétérogène (même si cela n'apparaît pas forcément de l'extérieur...), ce qui constitue une richesse particulière. Nous comptons un tiers de pilotes professionnels civils, les autres membres de l'Escadrille étant actifs comme ingénieurs, banquiers, analystes financiers et avocat...

L'un des défis principaux d'un engagement de milice est d'être capable de faire le « changement » mental par rapport à la vie civile afin de pouvoir amener le niveau de performance requis au service de vol militaire, tant en ce qui concerne la sécurité des vols que l'efficacité des opérations. Cela représente un défi renouvelé



pour les pilotes dans un domaine compétitif où les résultats du vol sont immédiatement apparents.

La présente plaquette est le fruit d'un travail de recherche et de rédaction mené sur plusieurs années. Marc Rémy, notre officier de renseignement, a recueilli vos témoignages et a rassemblé divers documents historiques. Pour les membres anciens et actuels, de l'Escadrille, cette plaquette sera l'occasion de se remémorer quelques moments forts de la 6 ! Pour les personnes externes à l'Escadrille, ce document leur permettra de découvrir quelques pages de l'histoire de l'aviation militaire suisse.

Je vous souhaite une agréable lecture !

A la 6 jusqu'au bout ...

Ed Schmutz



1. LES DÉBUTS DE L'AVIATION MILITAIRE SUISSE

Les débuts de l'aviation militaire ne sont pas « l'œuvre » des avions, mais bien des « plus légers que l'air ». En effet, dans un document de 1891, on apprend que des experts militaires suisses ont examiné l'opportunité d'engager des ballons captifs. Quelques années plus tard, soit en 1900, l'armée suisse s'est dotée de tels engins. Une demande visant à acquérir un dirigeable de guerre fut refusée en 1905 par les autorités politiques.

En 1911, une série d'études a été menée afin d'évaluer les potentiels étrangers en matière d'aviation militaire. Il en ressortit les informations suivantes :

Pays	Nombre d'avions opérationnels
France	env. 400 avions
Allemagne	env. 250 avions
Autriche-Hongrie	env. 50 avions
Italie	env. 36 avions
Angleterre	env. 65 avions
Russie	env. 250 avions

A la même époque, et dans le but de créer une aviation militaire, la Société suisse des officiers a mis sur pied une collecte nationale pour l'aviation

militaire. La population accueillit favorablement la démarche. Une somme de CHF 1'728'515.45 fut récoltée.

Le déclenchement de la Première Guerre mondiale fut un accélérateur important pour l'aviation militaire suisse. Le 3 août 1914, tous les citoyens suisses qui savaient voler se réunirent près de la halle des ballons sur le Beudenberg à Berne. Certains d'entre eux durent mettre à disposition l'avion qu'ils possédaient.

Dans un écrit, le Cap EMG Real exposa :

« Le 31 juillet 1914, je reçus l'ordre de me rendre à Berne auprès du chef du service de renseignements de l'Etat-major général, où l'on me confia la tâche de former la troupe d'aviation.

Une feuille de papier blanc, un crayon et au dernier étage, dans l'aile gauche du Palais fédéral, une petite chambre tranquille à ma disposition ; voilà quelle fut la situation initiale de notre aviation militaire. Je me trouvais, dans le vrai sens du terme, devant le néant... ».

L'état du parc aérien disponible se présentait comme suit :



- 1 monoplane Blériot, propriétaire **Bider**
- 1 monoplane Morane, propriétaire **Morane**, Paris
- 1 monoplane Grandjean, propriétaire **Grandjean**
- 1 monoplane Blériot, propriétaire **Blériot**, Paris
- 2 biplans Schneider, propriétaire **Ruepp**, Berlin
- 1 biplan Aviatik, propriétaire Usines **Aviatik**, Mulhouse
- 1 biplan Henri-Farman, propriétaire **Lugrin**

Les cinq premiers pilotes furent : MM. **Bider**, **Audemars**, **Parmelin**, **Grandjean** et **Lugrin**. Ensuite, l'équipe fut rejointe par MM. **Cuendet** et **Durafour**.

Le Beundenfeld ne se prêtait guère comme terrain d'aviation. Parmi les terrains de remplacement figuraient Avenches, Spreitenbach et Dübendorf. Ce dernier site fut choisi et l'installation de la place débuta le 13.12.1914.

Le Département militaire fédéral (DMF) définit, en 1921, l'organisation de l'aviation militaire. Le Col EMG **Immenhauser** fut alors appelé à prendre la direction de ces unités.

Une ordonnance réglant l'entraînement des pilotes fut adoptée par le Conseil fédéral. Selon ladite ordonnance, les pilotes devaient effectuer, en moyenne, 10 heures de vol par mois.

En ce temps-là, les pilotes astreints à l'entraînement individuel étaient répartis en 5 catégories :

Catégorie I : pilotes effectuant des vols au-dessus du terrain d'aviation

Catégorie II : pilotes effectuant des vols sans escale au-dessus du pays

Catégorie III : pilotes effectuant des vols au-dessus du pays sans vols en montagne

Catégorie IV : pilotes de montagne

Catégorie V : pilotes de chasse

Les trois groupes d'aviation furent divisés en compagnie d'aviation. Le 27 janvier 1925, les unités d'aviation suivantes furent créées :

Cp. Av. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 17

Notre Escadrille 6 est donc née en janvier 1925 !



En 1934, le Service de repérage et signalisation des avions (SRSA) débuta son activité. De 1934 à 1939, le réseau des postes devint de plus en plus dense.

Le 19 octobre 1936, le DMF décida de créer le Service de l'aviation et de la défense contre avions. Cette date peut être considérée comme le point de départ de l'organisation de notre troupe DCA.

En 1939, débuta la Deuxième Guerre mondiale. Toutes les unités, y compris la 6, furent mobilisées. Pour de plus amples détails sur les actions de la 6 durant cette période, nous vous renvoyons au chapitre 4.

Dès 1946, nos autorités politiques et militaires ont commencé à s'intéresser de près aux développements techniques liés aux avions à réaction. Une délégation de pilotes se rendit en Angleterre. Cette délégation eut l'occasion de voler quasiment tous les types d'avions construits par les fabriques anglaises. Citons notamment le De Havilland « Vampire » et le Gloster « Meteor-IV ».

Une mission déclara unanimement que le De Havilland DH-100

« Vampire » réalisait les meilleures performances.

L'aviation militaire suisse fut équipée des types d'avions suivants :

- 75 Vampires (1949 et 1950)
- 100 Mustang P-51, provenant des effectifs de guerre de l'USAF (1948)
- 100 Vampires, construits sous licence (1951/1952)

En 1950, les usines De Havilland fabriquèrent un nouveau type d'avion : Le « Venom », version améliorée du Vampire.

Par la suite, les troupes d'aviation ont continué à acquérir de nouveaux avions au fil de l'évolution de la technologie. Citons le Hunter (1958/160 unités), les Mirages IIIS/BS/RS (1964/59 unités), le Tiger F-5 E/F (1979/110 unités), le Hawk (1989/20 unités), le FA-18 (1997/34 unités). Pour être complet, il convient également de mentionner l'achat du PC-7 (1982/40 unités) et du PC-9 (1990/12 unités).



2. L'ESCADRILLE 6: DES INSIGNES ET DES « CRIS »

L'Escadrille 6 est née en 1925. A l'instar de la plupart des formations d'aviation, l'Escadrille a créé un insigne destiné à être peint sur le fuselage des avions. Ce symbole donna également naissance à des badges destinés à être cousus sur la tenue des pilotes.

Avant 1940, l'insigne de l'Escadrille représentait une étoile à six points dans laquelle figurait une sorcière sur son balai.

Sous le motif précité figurait la mention « Sans soucis » qui devint, par instants d'ironie, « Cent soucis ».

L'insigne actuel de la 6 remonte à 1940. La mascotte, un canard bombardier le torse, représente la fixité. La hallebarde symbolise la volonté de défendre le pays.

Quant au « cri », petite phrase reprise par l'ensemble des pilotes à l'occasion d'un repas ou d'un apéro, il consiste en l'expression « A la 6 jusqu'au bout ! ». Cette phrase est tirée d'un discours du Général Guisan prononcé durant la Deuxième Guerre mondiale dans lequel il affirmait : « Il faut tenir jusqu'au bout ! ».



« Ancien logo de l'Escadrille peint sur le nez d'un Me-109 stationné à Avenches. »



« Logo actuel de la 6. »



3. LES DÉBUTS DE L'ESCADRILLE 6

Durant ses premières années, l'escadrille a connu de nombreux emplacements d'engagement. Le Plt Vuilleumier commente cette situation : « Notre compagnie de chasse se promène à travers la Suisse comme des nomades. Sur les belles pistes en herbe, la caravane s'arrête et plante ses tentes ».

L'escadrille a été stationné sur les places d'aviation suivantes : Payerne (1933), Winkeln/St-Gall, Lausanne (1934), Porrentruy, Thoune (1935),

Winkeln, St-Gall, Dübendorf, Thoune (1936), Frauenfeld, Dübendorf (1937).

Le Col Albert Fischer relate un exercice mené en 1936 : « On volait 2 à 3 fois par jour de St-Gall à Soleure, ce qui nous faisait 7-8 heures de vol. Le premier exercice de combat au-dessus de Berne impliqua 60 à 70 avions. « Impliquer » est le bon terme, car le principe était : Chacun contre chacun. Avec beaucoup de chance, il n'y eu aucune collision.



« D-27 en formation. »

4. LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE ET LES COMBATS AÉRIENS

4.1. Notions de combat aérien

À la lecture de quelques documents retrouvés dans les archives de l'Escadrille, on découvre les schémas d'attaque applicables au Me-109.

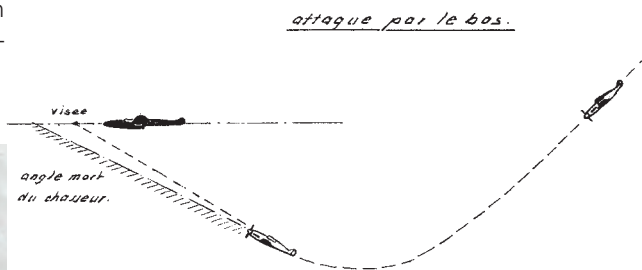


« Deux Me-109 de la 6 volant en formation. »

A) Attaque arrière depuis le dessous

Cette manœuvre représente l'attaque la plus favorable à exécuter avec le Me-109. Le début de l'attaque peut se produire depuis une altitude de 500 à 1'000 mètres au-dessus de l'adversaire. Un piqué permettait à la fois de prendre un excédent de vitesse considérable et de se placer sous l'ennemi. La chandelle permettait de

se rapprocher le plus près possible du but et de rester dans un angle mort.



B) Attaque par l'avant depuis dessus

Dans les documents retrouvés, il est mentionné que cette manœuvre était déconseillée dans la mesure où l'adversaire pouvait voir le chasseur de loin et le placer dans son champ de tir.

En outre, la vitesse combinée des deux appareils est énorme et exclut toute possibilité de visée correcte sans risque de collision. En effet, un Me-109 en piqué léger (600 km/h.) attaquant un adversaire en vol horizontal de 400 km/h. donne une vitesse de croisement de 1'000 km/h. soit 280 m/sec.



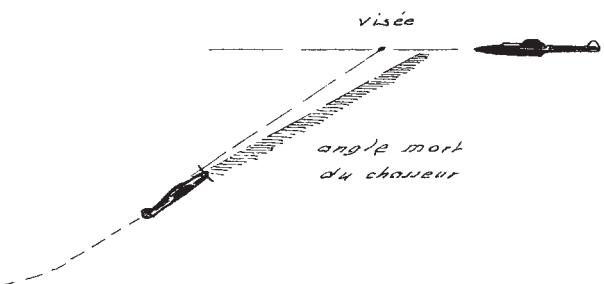
C) *Attaque par l'avant depuis dessous*

Cette tactique semble favorable à cause de l'angle mort du moteur de l'attaqué; malheureusement la correction au but oblige le pilote à viser en avant de l'adversaire; il ne le voit donc pas venir dans le collimateur.

En outre, les vitesses combinées quoique inférieures au cas précédent sont encore très élevées.

mier coup, sinon elle était à recommencer plus tard, en un instant plus favorable.

La vitesse d'utilisation du Me-109 se situait entre 450 et 500 km/h. En-dessous de ces vitesses, la machine perdait beaucoup de ses qualités de maniabilité et de précision pour le tir par exemple. Par contre, une fois lancé, le Me 109 possédait des qualités remarquables en ce qui concerne la précision à la commande et les possibilités d'attaquer un adversaire vu à la dernière minute.



4.2. *Quelques engagements marquants*

(faits historiques tirés du livre « Duels d'aviateurs, duels de diplomates », par E. Wetter, Editions du Cassetin, Fribourg)

1^{er} juin 1940

En aucun cas, le pilote du Me-109 ne devait se laisser aller au combat corps à corps, car dans les évolutions serrées, la machine perdait énormément de vitesse et de qualité de vol. Une attaque devait réussir du pre-

Ce jour-là, entre l'aube et le crépuscule, on recensa au moins sept violations aériennes. Certaines violations pouvaient être qualifiées de très graves. Les mauvaises conditions atmosphériques, à savoir le brouillard et un plafond nuageux très bas, n'autorisèrent l'engagement de l'aviation de chasse que dans l'après-midi. Dès



les éclaircies, les poursuites furent entreprises.

Destruction d'un He 111

A 15h48, trente-six He 111 pénétrèrent en Suisse, sous forme de trois Escadrilles de douze avions, à l'ouest de Bâle. Deux Escadrilles survolèrent notre territoire à trois minutes d'intervalle, en suivant la ligne Petit-Lucelle – Les Rangiers – Montfaucon – Val-de-Ruz – Buttes – La Côte-aux-Fées – Les Charbonnières – Le Brassus. La partie latérale gauche de la troisième Escadrille survola le territoire en suivant l'axe Laufon – Les Rangiers – Undervelier – Le Noirmont – La Chaux-de-Fonds – Les Verrières. La violation de l'espace aérien suisse était flagrante. L'Escadrille 6 avait basé ses Me-109 à Thoun. Le Cap. **Roubaty**, commandant de l'Escadrille, prit l'initiative de décoller dès qu'il entendit parler des survols allemands. Le Lt. Alfred **Wachter**, son patrouiller, nous raconte la succession des faits :

« Le Cap **Roubaty** et moi-même fûmes alertés par le SRSA. Nous décollâmes à 16h05 en direction de Neuchâtel. Par radio, nous fûmes informés de la présence de plusieurs



« Jean Roubaty, cdt. de l'Escadrille de 1939 à 1942. »

bombardiers allemands volant à une altitude d'environ deux mille à deux mille cinq cents mètres dans le secteur Sainte-Croix – Les Verrières – La Chaux-de-Fonds. Finalement, on nous dirigea vers Sainte-Croix.

A la verticale de Neuchâtel, je repérai un He 111. Je fis signe à mon chef de patrouille qui entama alors immédiatement la poursuite. A environ cinq cents mètres de la cible, je réduisis légèrement ma vitesse, afin de m'aménager une distance suffisante pour l'attaque. Le Cap. **Roubaty** s'infléchit sur la gauche du bombardier, qui volait en direction de Bienne et attaqua depuis derrière, légèrement décalé à gauche. Lorsque je vis les flammèches et les fumerolles sortir de la bouche de ses canons, je mis



plein gaz et amorçai l'attaque par l'arrière. A une distance de tir de cinquante mètres environ, je m'aperçus que mon tir était trop bas et je corrigeai. Lors de cette approche, j'avais entrevu sur ma gauche des morceaux sombres qui s'étaient détachés du bombardier. Pendant l'attaque, j'observai un éclair sortant du tube de la mitrailleuse supérieure arrière du bombardier. Après l'attaque, je dégageai par un arc vers la gauche et constatai du même coup le piqué du He 111 en direction des nuages. Je voulus préparer une deuxième attaque par le côté en surgissant des nuages bas, mais ne retrouvai pas tout de suite ma cible. Peu après je la revis, en même temps que j'aperçus le cap. Roubaty lancer sa deuxième attaque. Aussitôt, j'attaquai, m'efforçant de déclencher mon tir à cinquante mètres de l'objectif et pus observer plusieurs impacts. Le mitrailleur du He 111 semblait hors service. J'entrepris mon dégagement par une volte à gauche, au ras des arbres, et préparai ma troisième attaque. Pendant le dégagement, je tentais déjà de repérer le bombardier. Je ne le voyais plus, mais j'entrevis une explosion sur un petit plateau boisé à environ cent mètres d'altitude, avec dégagement d'une large traînée de flammes

rouges sombres sur une longueur de deux cent cinquante mètres et une hauteur de cent mètres, couronnée d'épaisses volutes de fumée noirâtre. Je vis aussi à travers le bois quelques flammes s'abattre sur le pré se trouvant au-delà des arbres. J'étais en position d'attaque, sur le point de piquer. A cet instant, j'aperçus le Cap. Roubaty en surplomb et me bornai à faire deux cercles au-dessus du tas de décombres. Ensuite, je rejoignis mon chef de patrouille pour le vol de retour. J'étais satisfait de constater que nos machines ne semblaient pas endommagées. Nous échangeâmes des signes de congratulations. Nous ne donnâmes pas suite aux appels radio nous enjoignant de nous diriger vers un autre secteur (munitions épuisées) ».

Les cinq membres de l'équipage furent vraisemblablement tués sur le coup. Deux corps gisaient dans la forêt, deux autres, carbonisés, dans les décombres de la carlingue et un autre projeté à environ vingt mètres devant les débris.

Le He 111 H, construit en 1939, immatriculé A1+DM, était attribué à l'Escadrille 4 de l'Escadre 53. L'équipage comprenait un pilote, un obser-



vateur, un opérateur-radio, un mécanicien, ainsi qu'un mitrailleur.

Une heure plus tard...

Une heure plus tard, le SRSA signalait une nouvelle violation de l'espace aérien, mais en direction inverse, par la même escadre 53. Dès 17h08, la file latérale droite de l'Escadrille survola successivement, à trois mille mètres d'altitude, Le Brassus – Lac de Joux – Le Locle – Le Noirmont – Lucelle, tandis que la file latérale gauche survolait Le Brassus – Lac de Joux – Creux du Van – Chasseral – Petit Lucelle.

Parmi les trois patrouilles qui participèrent au combat, l'Escadrille 6 avait engagé les pilotes suivants : Les Plt. **Thurnherr** et Lt. **Schenk**. Le Lt. Paul Schenk commente :

« Je starte derrière le Lt. Thurnherr, qui était seul à posséder un émetteur-récepteur radio. Arrivé au-dessus de St-Imier, je perds de vue mon camarade qui disparut dans la couche de nuages. C'est à ce moment que je vois arriver une Escadrille de He 111 volant dans ma direction. Je prends de l'altitude et je passe environ un

kilomètre à leur droite pour pouvoir attaquer depuis derrière. J'attaque à environ 17h32 l'avion de gauche de la dernière patrouille. Les trois avions ennemis ouvrent le feu environ quatre à cinq secondes avant moi. Je fus touché en premier à l'aile droite puis à celle de gauche et je m'approchais jusqu'à cent mètres, d'où j'ouvris le feu. Après le premier passage, où je tirai environ la moitié de ma munition, le moteur de droite de l'ennemi se mit à fumer. Je fis une seconde attaque au cours de laquelle je tirai le reste de ma munition, ce qui provoqua la chute en flammes de l'avion. Je suivis le bombardier dans sa chute, mais ne pus le faire jusqu'au sol, car à environ trois cent mètres d'altitude, il chuta dans un nuage d'où je ne le vis pas ressortir. Je ne fus pas capable de fixer son point de percussioin qui eut lieu vers 17h40. C'est à ce moment que j'aperçus deux autres patrouilles de Me-109 qui se mirent à attaquer le reste de l'Escadrille. Je rentrai ensuite à la base. »

Récit du combat par un membre d'un équipage de l'Escadrille allemande 1/53 :

« ... Une fois notre mission accomplie (en France), nous avons com-



mencé le vol de retour, longeant la ligne frontière franco-suisse. Soudain, l'opérateur radio du dernier échelon de la formation cria dans son laryngophone : « Attention, chasseurs à l'arrière ! » Il devait y en avoir dix à douze. L'Escadrille serra sa formation, les armes furent désassurées. Nous nous préparâmes à un violent combat défensif. Nouvel appel de l'opérateur radio du dernier échelon de la formation : « Attention, ne tirez pas, ce sont des Me-109, notre propre aviation de chasse ! ». Dieu merci, car le combat eut sans doute été très inégal : nous y aurions laissé de la ferraille. Apaisés, nous réassurâmes nos armes. Les Me-109 se rapprochaient de plus en plus. Méprise fatale, lorsque les Me-109 furent tout proches de notre formation, ils firent feu de toutes leurs armes. Alors seulement, nous nous rendîmes compte que nous étions attaqués par la chasse suisse, dotée de Me-109 de provenance allemande ...

4 juin 1940

Ce mardi-là, pour la première fois, des incidents aériens dégénérent en violence guerrière. Le temps était clair sur le Plateau, au-dessus

du Jura une couche de nuages bouchait partiellement la vue entre mille cinq cents et deux mille mètres. Dès l'aube, des violations de l'espace aérien se produisirent. Elles culminèrent dans l'après-midi. Au moins onze violations de l'espace aérien furent recensées, dont huit d'origine allemande, sans aucun doute possible.

Concentrons-nous à nouveau sur les engagements de la 6. A 14h58, le Lt. **Benoit** et le Lt. **Wachter** décollèrent de Thoune. Ils se rendirent au-dessus de La Chaux-de-Fonds où ils repèrent trois Me 110.

Le Lt. Wachter commente : « Ils volaient en file appuyée à droite, à cent mètres d'intervalle. Je me mis en vol d'approche, cent mètres au-dessous, espérant ainsi approcher le dernier avion de la file en montant lentement, sans me faire repérer. A une distance d'environ deux cent cinquante mètres, la patrouille s'incurva légèrement sur la gauche. Au même instant, le dernier avion de la file ouvrit le feu dans ma direction (je l'ai remarqué par la longue traînée de fumée bleue des obus au phosphore). Toujours est-il que je continuai mon vol d'approche sans tirer, car, à la lu-



mière des expériences faites avec le He 111, cette distance était encore trop longue. Soudain, les deux premiers avions de la file firent un virage à la verticale. Grâce à leur maniabilité exceptionnelle, qui me sembla surclasser celle du Me-109, ce virage amena les Me 110 à ma gauche dans l'axe arrière. Il ne me restait qu'à plonger en piqué afin de m'éloigner. J'en perdis de vue mon camarade de patrouille. Durant un laps de temps, je patrouillai seul entre St-Imier et St-Ursanne. Puis, je rencontrai un Morane. Il me repéra, surgissant soleil dans le dos, à cinquante mètres seulement. Croyant vraisemblablement avoir un avion étranger dans le dos, il plongea en piqué. Plus tard, j'appris par liaison radio que mon chef de patrouille s'était trouvé pris dans un combat contre plusieurs adversaires. Je repérai douze à quinze Me 110 en vol circulaire au-dessus de La Chaux-de-Fonds, attaqués par deux à trois Me-109 isolés. De plus, j'observai le tir des Me 110, qui s'abattaient en piqué sur les Me-109. A six cents ou sept cents mètres de distance, je pouvais très bien les identifier. Je décidai de monter encore et d'attaquer en piqué dans l'arène du cirque. Soudain, un Me 110 surgit devant moi, à six cents mètres, en surplomb

de cent cinquante mètres. Il m'attaquait. Etant en phase extrême de montée (250 km/h.), et de ce fait incapable d'engager le duel, j'amorçai un vol de dégagement en piqué. Ensuite, j'observai comment le Me 110 entreprit de me poursuivre ; il n'abandonna, selon les apparences, que dans la région de Neuchâtel. Cette poursuite m'imposa de voler à plein gaz jusqu'à quelques mètres seulement de la cime des arbres. Puis je rentrai à la base, la supériorité numérique étant trop défavorable pour moi ».

Selon le Lt. Benoit, l'attaque allemande contre Wachter ne lui avait pas échappé, mais il le perdit de vue presque immédiatement. Alors que Benoit lorgnait en direction du Locle – La Chaux-de-Fonds à deux mille cinq cents mètres d'altitude, il aperçut quatre patrouilles allemandes de trois avions qui tournaient en rond dans l'espace aérien français, ainsi que deux Me-109 et un Morane. Lentement, le tourbillon défensif allemand se déplaçait vers l'espace aérien suisse, afin de chercher l'accrochage avec l'adversaire suisse. Le Lt. Wachter commente : « Il m'était très difficile de me mettre en position de tir, car chaque fois que je



prenais la position d'attaque, j'étais gêné par les autres Me 110 qui se protégeaient mutuellement de façon parfaite. Je réussis néanmoins à me placer en surélévation derrière un avion allemand en prenant de la hauteur, et à l'attaquer aux canons d'une distance de cinq cents mètres. La rafale était trop basse. Je corrigeai immédiatement. Mes coups semblaient avoir touché une aile. L'avion vira en direction de l'espace aérien français. Au même instant, je vis des balles traçantes provenant d'un Me 110 situé sur ma droite, en position de poursuite. Je pus heureusement me dégager par un piqué en plein gaz, jusqu'à proximité du sol. Je remontaï une nouvelle fois pour ébaucher une nouvelle attaque, mais j'en fus empêché par un avion d'escorte ».

8 juin 1940

Le combat de ce samedi ensoleillé, avec une légère couche de nuages sur le Jura uniquement, fut une répétition du scénario du 4 juin, mais il s'avéra plus tard que ce serait le dernier du genre. On recensa au moins 113 violations de l'espace aérien, principalement en Ajoie et à proximité de Schaffhouse. A 11h25,

par exemple, huit avions allemands pénétrèrent dans le saillant géographique de Porrentruy. Peu après, six Me 110 apparurent ; ils attaquèrent à l'improviste un C-35 et l'abattirent. En tout, vingt-huit chasseurs-bombardiers Me 110 survolaient le territoire suisse dans la région Delémont – La Chaux-de-Fonds. Peu après 12h00, une violente bataille aérienne s'engagea contre les Messerschmitt allemands. Deux Me 110 s'abattirent en territoire suisse, un autre avion de combat allemand fut contraint à l'atterrissage de fortune en France. Un pilote suisse fut gravement blessé par balle.

L'Escadrille 6, dont les avions étaient basés à Thoune, participa aux combats avec quatre appareils. La bataille aérienne était en plein déroulement. A peine un Me-109 visait-il un chasseur-bombardier, que d'autres Me-109 arrivaient en renfort. Il est frappant de constater que les nombreuses pannes des armes semblent être une conséquence de l'effet des forces d'accélération pendant le combat.



Le Plt. **Hadorn** témoigne : « Repéré environ quinze avions allemands sur l'axe St-Ursanne – Saignelégier ... Attaqué le dernier avion de la dernière patrouille. A la distance de tir d'environ trois cents mètres, l'adversaire vira à droite. Sitôt en mire et tir des canons déclenché, sitôt visé soi-même. Pendant le tir, je vis deux avions me poursuivre. Dégagement en direction de Tramelan. A mille cinq cents mètres d'altitude, ils abandonnèrent la poursuite. Puis, je repris de l'altitude et j'entamai de nouveau la poursuite des Me 110. Nouveau tir aux canons d'une distance de trois cents mètres. Mais la rafale s'interrompt brusquement, les deux canons s'étant enrayés (chargeurs coincés). Nouvelle montée à cinq mille mètres et vol circulaire au-dessus de Tramelan. Ensuite, attaque du haut vers le bas d'un chasseur-bombardier qui avait été éjecté d'une patrouille par un Me-109 suisse. Tir de la mitrailleuse de droite (la mitrailleuse de gauche avait le chargeur détraqué). Soudain, de nouveau un ennemi dans le dos. Vol en piqué vers un nuage. L'ennemi abandonne immédiatement la poursuite. Redressement de l'avion et nouvelle attaque vers le même ennemi concrétisée par un tir de mitrailleuse. Le Me

110 plonge sur l'aile gauche. Je le perdis de vue. Coups tirés : quarante obus canon, cinquante-cinq balles de mitrailleuse ».

Lt. Hans **Thurnherr** : « Montée à quatre mille mètres. Repéré près de Saignelégier quinze à vingt Me 110 en combat aérien contre des Me-109. Entré dans le combat. Pendant l'attaque, perdu de vue le Plt. Hadorn qui attaquait une patrouille ennemie de trois avions. Au même moment, il fut attaqué lui-même par derrière par une deuxième patrouille de trois appareils. J'attaquai le dernier avion de cette deuxième file appuyée à droite. Les deux avions de devant virèrent à droite pour se placer en ligne derrière mon appareil. Je tirai une rafale appuyée sur ma cible, puis dégageai en vol en piqué. Deux avions me poursuivirent jusqu'à proximité du sol. Nouvelle grimpe à cinq mille mètres, au-dessus de Tramelan, puis attaque d'une patrouille ennemie en paire. Observé un impact dans l'aile droite de mon appareil. L'adversaire vira sur l'aile droite. Attaqué par derrière, je dégageai en piqué. Nouvelle montée à cinq mille mètres et attaque d'une patrouille de deux avions. Tir du solde de ma munition canon (mitrailleuse gauche enrayée).



De nouveau attaqué par une patrouille de deux. Vol en direction d'un nuage et décrochement de l'adversaire. Ensuite, plus aucun avion en vue. Retour à la base ».

Plt. Francis **Liardon** : « Alors que j'attaque un bombardier qui se trouve devant moi, je suis pris à partie par un autre Me 110, ce qui m'oblige à rompre le combat et à piquer au sol plein gaz pour me dégager en direction de Moutier. Je remonte ensuite à cinq mille mètres et attaque une patrouille de quatre Me 110 en virage à gauche autour de Delémont. J'attaque en direction de Delémont – Moutier et depuis derrière je tire au canon sur la deuxième machine. Les coups paraissent porter, car les traces lumineuses encadrent parfaitement le fuselage et les moteurs de l'adversaire. Je tire de deux cents à soixante mètres environ jusqu'à épuisement des obus. A ce moment-là, je romps le combat car je suis de nouveau pris à partie par deux Me 110. Je réussis à dégager, mais ne peux contrôler le résultat de mon tir. Je remonte de nouveau à cinq mille mètres et attaque un autre bombardier à la mitrailleuse, mais sans résultat. Munitions utilisées : cent vingt obus canon, trois cent septan-

te-cinq balles de mitrailleuse. Retour à la base ». Le Me 109 de Liardon fut touché par un projectile qui traversa la cabine, frôla la tête du pilote et s'écrasa contre le moteur.

Lt. **Benoit** : « A quatre mille mètres d'altitude, j'observe un grand carrousel de bimoteurs sur Saignelégier. Je prends de l'altitude et me sépare de mes camarades. Je surplombe tous les bombardiers et cherche un Me 110 pour lui foncer dessus. L'occasion se présente et j'en attaque un, une première fois au canon par le haut. J'ouvre le tir à trois cents mètres, mais je m'aperçois tout de suite que je n'ai qu'un canon qui tire. Ma salve est d'environ vingt coups qui semblent bien dirigés. Après mon attaque, je suis poursuivi par d'autres Me 110 et je pique en direction de Moutier. Je remonte ensuite à cinq mille mètres et, un peu fatigué par les évolutions, je mets mon appareil à oxygène. Je pique pour la deuxième fois sur un Me 110 en descendant presque à la verticale sur lui. J'ouvre le tir avec canons et mitrailleuses depuis deux cents mètres. Après quelques coups, mon canon s'arrête et seules les mitrailleuses continuent à tirer. Quelques coups touchent le fuselage vers l'arrière, de même que



l'aile. Je n'observe aucun tir du bombardier allemand. Après l'attaque, je me faufile en piquant, plein gaz au travers de nombreux Me 110 dont deux me poursuivent un instant. J'en

éviite un autre qui vient de dessus à ma rencontre. Munitions utilisées : trente-quatre obus canon et cent-dix balles de mitrailleuse ».

Portrait de M. Maurice Fleury, surnommé « P'tit poids », pilote à l'Escadrille 6 durant la Deuxième Guerre mondiale

Né en 1913, à Charmoille, fils du boulanger et de l'institutrice du village, il se destine à l'enseignement primaire. Doué pour la musique et le sport, il pratique la lutte d'où lui vient son inusable surnom de « P'tit poids », parce qu'il est le plus léger de sa catégorie.

Mais la passion du vol l'anime également et, au prix de sacrifices importants, il obtient une licence de pilote à Bâle qui lui permet d'entrer à l'école d'aviation militaire en 1939. Mobilisé comme pilote de chasse, il est affecté à l'Escadre de surveillance sur Messerschmitt Me-109, en une période où les violations de l'espace aérien suisse par les belgigérants sont fréquentes. Maurice Fleury est incorporé à l'Escadrille 6 en 1942. En 1943, son appareil s'abîme dans les Alpes et Maurice Fleury s'en tire en parachute, mais avec de multiples fractures. Visité à l'hôpital par le général Guisan, ce dernier lui lance : « Alors Fleury, vous m'avez bousillé un Mess ! ». Bien des années après, le rescapé s'amuse encore à raconter les causes de cet accident dû à une panne de moteur. La mésaventure est alors redoutée par les aviateurs victimes de « l'eau d'Ems », une essence qui entre en ébullition à partir d'une certaine altitude, provoquant une absence subite de carburant. Fleury n'en poursuit pas moins sa carrière, comme pilote d'essai, jusqu'à la fin de la guerre. Au niveau de l'aviation civile, Maurice Fleury sera chef de place et moniteur à l'aérodrome de Porrentruy Courtedoux. Maurice Fleury est décédé le 10 décembre 1999.



Reproduction d'une lettre de félicitations

PC, le 20.5.40

Au Lt. Thurnherr
Officier pilote de la
Compagnie d'aviation 6

En campagne

Je tiens à fixer le fait historique que vous êtes le premier officier aviateur suisse qui eu l'occasion, le 10.5.1940 à 06h35, d'ouvrir le feu sur un avion de guerre étranger, qui, ayant violé notre frontière, a été rejoint, attaqué et poursuivi par vous dans la région de Laufen.

Je suis heureux de vous féliciter pour cette action, dont l'honneur rejaillit sur tout le Rgt et en particulier sur votre Cp. Si ce premier combat aérien est la première récompense des efforts continuels et tenaces qui ont été demandés depuis le début de la mobilisation aux officiers, sous-officiers et soldats de la Cp. Av. 6, il est aussi un précieux encouragement pour nous tous, dans l'accomplissement fidèle de la noble et grande tâche qui nous est confiée.

La date du 10.5.40 restera gravée à juste titre dans votre mémoire ; elle le sera aussi dans l'histoire de la Cp. Av. 6, dans celle du Gr. Av.2 et du Rgt Av. 1

Le Cdt. A.i. Rgt. Av. 1
Colonel Primault



5. RENCONTRE AVEC GEORGES BURLET, PILOTE INCORPORÉ EN 1941



Georges Burlet, né en 1914, a toujours manifesté de l'enthousiasme pour l'aviation. Après avoir effectué son école de recrue dans l'infanterie à Thun (1934) et l'école d'officiers à Lucerne (1937), il demanda à pouvoir rejoindre les troupes d'aviation. Après avoir passé les examens médicaux à Dübendorf (1938), ses supérieurs lui proposèrent de devenir observateur-mitrailleur. Georges Burlet refusa catégoriquement. Il voulait devenir pilote. Sa persévérance fut payante. En effet, en 1939, il reçut une proposition pour débiter l'école de pilotes.

1939, début de l'école de pilotes

L'école de pilotes dura six mois. Le début de la formation s'est déroulé sur Bücker. Deux mois plus tard, Georges Burlet effectua, à Lausan-

ne, sa transition sur Dewoitine D-27. La motivation était grande, car le Dewoitine avec ses 500 CV était une bête de course comparé au Bücker. La transition du C-5 était également au programme de la formation. Le 5 août 1939 marqua la fin de l'école de pilotes, soit quelques jours avant la mobilisation générale du 31 août 1939. A partir de cette date débuta le service actif...



« Dewoitine D-27. »

La vie au sein des Escadrilles ...

La première incorporation de M. Georges Burlet fut l'Escadrille 3 à Bern-Belp. Cette dernière était dotée d'avions de type Dewoitine D-27. La mission principale de l'Escadrille était l'attaque au sol, le D-27 n'étant plus performant pour le combat aérien. Deux autres Escadrilles, la 1 et la 2, équipées de C-35 étaient également stationnées à Belp.



Par la suite, Georges Burlet fut incorporé à l'Escadrille 2. Cette Escadrille était également engagée dans des missions d'attaque au sol. Avec leur C-35, les pilotes s'entraînaient au largage de bombes. Les entraînements avaient lieu notamment au-dessus du Lac de Neuchâtel au large de la localité de Chevroux. Une technique d'attaque, similaire à celle adoptée par les pilotes allemands de Stuka, avait été mise au point. Ainsi, le pilote devait venir relativement haut sur l'objectif. Ensuite, il inclinait l'appareil sur un côté et mettait ce dernier en piqué. Tout en gardant un œil sur la vitesse (!), le pilote visait l'objectif, larguait sa bombe, puis redressait l'appareil à une hauteur de 100 mètres sol.

Le 12.05.1941, à Dübendorf, Georges Burlet débuta sa transition sur le Morane et le Messerschmitt 109. La formation dura 41 jours. Une des particularités du Me-109 était sa relative instabilité à l'atterrissage provoquée par la faible distance entre les jambes du train d'atterrissage.

En juillet 1941, Georges Burlet fit son entrée à l'Escadrille 6. L'escadrille n'avait pas encore de stationnement fixe mais se trouvait sur différents

points d'appui disséminés sur le territoire du pays. Ainsi, outre les aérodromes de Payerne, Thun et Dübendorf, l'Escadrille volait régulièrement à Avenches, Riaz et Lausanne. Le plus souvent, aucune infrastructure n'étant disponible, les pilotes se contentaient de simples tentes en guise de locaux.

« 23.12.1944, Payerne. Après avoir effectué un vol de reconnaissance, Georges Burlet était de retour sur Payerne. En approche, il remarqua que seul sortait une des roues du train d'atterrissage. Après divers essais, il décida de rentrer le train et de poser son appareil sur le ventre. En final, 100 mètres avant de toucher le sol, il coupa le moteur et effectua un atterrissage en planant ... »



Lors du service actif, les journées étaient fort variées. Georges Burlet, ayant intégré l'escadrille en 1941, ne participa pas aux « grands combats » de 1940. Cependant, les violations de frontières étaient encore nombreuses en 1941 et la mission des Me-109 consistait à identifier et à guider les avions ayant pénétré dans le ciel helvétique. Les raisons de ces incursions étrangères étaient principalement : a) le retour du combat d'avions alliés endommagés, b) la volonté de certains pilotes de ne plus aller au combat (désertion), c) les erreurs de navigation. Une procédure avait été mise au point pour l'identification et le guidage de ces avions. Bien évidemment, ladite procédure avait été communiquée aux autres pays afin que leurs pilotes puissent agir en conséquence. Ainsi, lorsqu'un avion étranger pénétrait dans le ciel helvétique, une patrouille de quatre Me-109 venait l'entourer. Un Me-109 se plaçait devant et tirait une fusée verte. Les trois autres Me-109 entouraient l'avion étranger sur ses côtés et à l'arrière. Ensuite, cet avion était escorté sur un aérodrome, en général Payerne ou Dübendorf. Les pistes de ces aérodromes étant relativement courtes, notamment pour la taille de certains avions étrangers,

les dégâts à l'atterrissage étaient monnaie courante.

Il arriva, à quelques reprises, que des avions étrangers refusèrent de suivre la patrouille de Me-109. Dans ces cas-là une salve d'avertissements était tirée puis, en cas de non-collaboration,

« Escadrille 6 en 1945 à Payerne. De gauche à droite, MM : Francis Liardon, Edgar Hadorn, Maurice Fleury, André Brocard, Georges Burlet, Max Mathez, Martin Landolf, Hans Thurnheer, Victor Zschokke, Paul Schenk. »



un ordre de tir intervenait. Les pilotes de l'avion ainsi endommagé devaient choisir, eux-mêmes, le champ en vue de « l'atterrissage » ...

Fin de carrière

Après l'Escadrille 6, Georges Burlet fut incorporé à l'Escadrille 8. Il transita en 1950 le Vampire. Il accomplit également une formation d'atterrissage sur glacier avec des avions du

type Piper. A ce titre, il eu l'occasion d'accompagner le célèbre pilote Hermann Geiger. Georges Burlet eu également l'opportunité d'être formé sur l'hélicoptère Alouette II. Pendant de nombreuses années, Georges Burlet occupa la fonction de chef de l'aérodrome militaire de Sion et de responsable des vols d'usine. Georges Burlet mit fin à sa carrière dans les années 70 avec quelque 2800 jours de service et plusieurs milliers d'heures de vol ...



6. INCIDENTS EN VOL : LA COLLISION DU 10 AOÛT 1942

Un document établi par le Plt. **Brocard** nous livre quelques éléments concernant cette collision en vol :

« Mon entrée dans cette mémorable Escadrille avait failli mal tourner puisque lors de ma transition sur le Me-109 le 10 août 1942, nous nous sommes rencontrés, le Plt. **Rosenmund** et moi-même, à quelque 2500 m. d'altitude, chacun dans une double patrouille conduite l'une par le Cap. Wagner, l'autre par le Cap. **Hörning**. De magnifiques cumulus coiffaient le sommet du Belpberg lorsque tout à coup, à la limite des secteurs respectifs des deux formations, au carrefour de quelques beaux nuages, elles n'en firent plus qu'une ! La vision de beaucoup d'avions volant dans des sens inhabituels, un choc faisant apparaître le révi au bout du nez, de la fumée, quelques flammes, le manche qui ne répond plus, une foule de réflexions se déroulant à la vitesse d'une bande magnétique et c'était le saut en parachute. Les copains balançant des ailes autour du parachute, l'atterrissage dans les sapins, une périlleuse descente le long d'un tronc mettaient fin à cette aventure. Mon camarade Rosenmund fit le même chemin et nous nous

retrouvâmes, 15 minutes plus tard, à quelques centaines de mètres de distance. Mon pistolet d'ordonnance, retrouvé dans l'avion à côté de ma casquette déchetée, était intact et tirait encore aussi bien qu'avant !

A part cela, j'ai, comme tout le monde, perdu une fois en vol la cabine de mon Me et comme patrouilleur du Plt. **Mathez** atterri à Thoune, sans une goutte d'essence et l'hélice en croix. Il m'a fallu rentrer à pied du milieu du terrain à la halle, sous le regard narquois du Cap. **Liardon** ...

Je me souviens encore de rentrées de manœuvres jurassiennes où, surpris par le mauvais temps, nous avons finalement atterri à Sion dans l'ordre de la quantité de pétrole restant : 1.1, 4.1, 5.1, 20.1 ».



7. LES ANNÉES DE L'APRÈS-GUERRE

Après 1945 et jusqu'à la transition du Vampire, l'Escadrille 6 était stationnée sur l'aérodrome de Zweisimmen. Louis Paschoud décrit le circuit d'aérodrome : « Piste courte, construite à la séparation des vallées de St. Stephan et de Saanenmöser, d'où un régime de vents assez troublé. Atterrir en remontant la vallée ne posait pas de problème. En revanche, la volte pour poser en direction du nord imposait un final acrobatique avec passage à environ 10 m. sur un point fixe (le toit d'une écurie sur les pâturages), puis une longue glissade (oui, en Morane) collé à la pente jusqu'au fond de la vallée avant de sauter la ligne de train et de toucher la piste toute proche ».

7.1. Rencontre avec David Moreillon, pilote incorporé en 1948

Au début des années quarante, M. David Moreillon fut convoqué à la journée de recrutement, à Oron-la-Ville. Lors de l'accueil des jeunes hommes, un des officiers donna l'information suivante : « Ceux qui décrocheront la mention de sport, pourront choisir leur arme ! ». Ayant obtenu ladite mention, David Moreillon de-

manda à pouvoir être admis comme aspirant pilote. L'officier lui fit comprendre que l'aviation n'était pas une arme comme les autres et que, dès lors, son offre ne s'appliquait pas à ce type d'arme. Fâché, David Moreillon lui demanda quelle était la valeur de sa parole. Après de longues discussions, l'officier accepta de l'incorporer dans les troupes d'aviation.



L'école de recrue

David Moreillon effectua son école de recrue en 1944. Avant de pouvoir s'initier aux joies du pilotage, les aspirants-pilotes devaient entreprendre la formation militaire en vue d'obtenir le grade d'officier. Dès lors, les deux premières années furent consacrées à l'acquisition des connaissances militaires. Ce n'est qu'en 1946 que David Moreillon débuta l'école de pilotes. Il effectua trois mois en 1946 durant ses vacances universitaires, ainsi que six mois en 1947.



La formation de base se déroula sur Bücker Jungmann ainsi que sur Bücker Jungmeister. Par la suite, David Moreillon s'initia à d'autres types d'avions tels que : Fokker C-5, C-35, Me-108 Taifun et Morane D 3801.

En 1947, il obtint le brevet de pilote. Son incorporation à l'Escadrille 6 eut lieu en 1948.

Les pilotes de la 6 volaient le Morane. Les missions liées à ce type d'appareils consistaient principalement à l'attaque au sol, notamment dans la région de Frauenfeld. David Moreillon nous relate que les briefings relatifs à ce type de vol étaient, la plupart du temps, résumés à : « But : Frauenfeld, pour attaque au sol ».

« *Morane au décollage.* »



L'Escadrille 6 : un état d'esprit

L'Escadrille 6 a un état d'esprit qui lui est propre. En effet, les pilotes ont toujours accompli un travail sérieux dans une ambiance décontractée et joviale.



« *Entrée en service de l'Escadrille à la gare d'Interlaken (1950).* »

Cette façon de travailler n'a pas toujours été du goût de certains hauts gradés. En effet, au début des années cinquante, ces derniers décidèrent d'envoyer un « expert » afin d'évaluer les méthodes de travail de la 6. Rapidement surnommé « l'œil de Moscou » par les pilotes, la présence de cet officier-expert ne fut guère appréciée. Un jour, lors de la préparation d'un vol d'attaque au sol, ledit officier annonça son intention



de suivre, à bord de son propre Morane, le déroulement de la mission. Il n'était pas difficile de prévoir que les pilotes maintiendraient plein gaz jusqu'au moment où ils auraient semé l'intrus...

L'ère du jet



« Planeur de type VLM utilisé pour la transition Vampire. »

En 1951, au moment de retirer les Morane du service de vol, les pilotes de la 6 reçurent un petit cadeau de la hiérarchie, à savoir le règlement concernant le Morane ! Autant dire que

le pilotage durant toutes ces années s'était fait au feeling ... Ce n'est pas les pilotes de la 6 qui vont s'en plaindre.

Avec le Vampire, l'Escadrille 6 passa dans l'ère du jet. La transition fut relativement rapide. Un vol en planeur VLM à Dübendorf (similitude du nez du planeur avec celui du jet) puis lâcher seul sur le Vampire. En effet, dans la mesure où aucune version biplace n'était disponible, les pilotes découvraient, tout seuls, l'ère du jet.

Parmi les virées aériennes de la 6 sur le Vampire, une restera certainement gravée dans les mémoires. En 1952, une douzaine de Vampires au décollage de Sion volèrent en direction de Genève. Après avoir pris contact avec la tour, la formation effectua un passage au-dessus de l'aéroport. Après avoir survolé l'aéroport, les douze Vampires se dirigèrent vers... la vieille ville. A une hauteur minimum de 150 m./sol, les jets de la 6 effectuèrent quelques évolutions au-dessus de la cité de Calvin. La presse du lendemain fit bon écho du passage de l'Escadrille romande ... Il est permis de douter, qu'à l'heure actuelle, la presse réserve un accueil similaire à un tel survol ...



Le dernier vol

Dübendorf, 1965, David Moreillon s'apprêtait à effectuer son dernier vol à bord d'un avion du type Vampire. Allumage des réacteurs, roulage, tout était en ordre pour un décollage imminent. Au dernier moment, l'autorisation de décollage fut refusée à David Moreillon. Motif : Les pilotes avaient reçu, quelques jours auparavant, des chaussures spéciales pour le vol (Fliegerschuhe). David Moreillon ayant chaussé le modèle précédent (chaussures privées !), il avait enfreint le règlement. Le vol ne pouvait donc avoir lieu que si notre pilote était correctement chaussé ! Le règlement avait, à nouveau, ratrapé la 6 ...

7.2. Le défilé de Selzach (1953)

Louis Paschoud, pilote incorporé en 1950, raconte :

« En octobre 1953, les grandes manœuvres de l'armée se sont terminées par un important défilé sur la route rectiligne en béton entre Selzach et Bellach. L'ordre stipulait qu'à H=0, début du défilé, la tête de la colonne de chars devait passer de-

vant l'inspecteur. Simultanément et à la seconde près et à 150 m./sol, 3 Escadrilles de Morane en trois blocs rapprochés devaient passer, et à 300 m./sol, 3 Escadrilles de Vampire DH-100. Il s'agissait des Escadrilles du Rgt Av.1. Sens du défilé : de Bienne vers Soleure.

La météo s'étant rapidement dégradée entre la prise de décision et le début du défilé, le plafond de pluie descendait très vite sur la région de Soleure ville. Les larges formations d'Escadrilles devaient donc virer à droite immédiatement après le passage devant les tribunes. Mais les Vampires avaient quelque 20 secondes de retard et ont donc dépassé, en les traversant, en virage et serrés sous le plafond de pluie, les trois formations de Moranes !

Lorsque le dernier Vampire s'est posé à Emmen, il tomba en panne sèche sur la piste ! »

7.3. Un accident parmi d'autres ...

La vie d'une Escadrille est malheureusement marquée par un certain nombre d'accidents. L'équipe de copains de l'unité se trouve alors plon-



gée dans une période difficile. Après l'acceptation d'avoir perdu un camarade, il s'agit pour les pilotes de comprendre pourquoi et comment un tel accident a pu se produire. Parfois le doute entourant l'accident n'arrive cependant pas à être levé.

Nous avons choisi de relater l'accident du Lt. **Creteigny** survenu le 2 avril 1957 dans la région de Vallamand. Voici les extraits du rapport d'accident :

« Les rapports finaux concernant cet accident mortel viennent de nous parvenir. Malgré le plus grand soin apporté à l'enquête, il ne fut pas possible de déterminer les causes de l'accident qui se déroula comme suit :

L'Escadrille 6 avait pour mission d'effectuer avec des DH-100 un simple exercice tactique filmé dans la région de Vallamand (Lac de Morat). Après un premier vol de reconnaissance, des buts représentant des chars devaient être attaqués en patrouille près de la route N. de cette localité. Bonnes conditions météorologiques dans la région des buts. En raison de légers remous, l'ordre fut donné aux équipages par radio de réduire la

vitesse et le nombre de g. Altitude minimale de vols 200 m/sol, à cause du terrain s'élevant graduellement de 150 m. à côté et derrière les buts.

Le vol d'approche et la première phase de l'attaque se déroulèrent normalement. Le Lt. Creteigny piqua contre les buts sous un angle de 20°-25°. A 1000-1200 mètres des buts, l'avion remonta légèrement vers l'horizontale, puis se remit à piquer sous un angle toujours plus grand et à une vitesse constante. Sans réaction apparente du pilote – et avant que le commandant de l'Escadrille dirigeant l'exercice ne put intervenir par radio – l'avion s'écrasa contre la pente au-dessus des buts et prit feu immédiatement. Il n'existe aucun indice permettant de conclure au surmenage ou au dérangement technique de l'avion avant de percuter le sol. Selon les déclarations de témoins oculaires, il ne saurait être question d'une fausse manœuvre du pilote. 8 jours avant son entrée en service, le Lt. Creteigny avait subi une extraction dentaire. Il l'annonça à la visite d'entrée. Etant en bonne santé et apte à faire du service, il fut admis à voler avec son unité après un vol d'acclimatation. Avant le dernier vol, le Lt. Creteigny en avait déjà effec-



tué 3, en partie sur le même avion, sans le moindre incident. Se sentant « en bonne forme », il s'était annoncé lui-même à son commandant d'Escadrille pour participer à l'exercice tactique. Rien ne permet également de supposer que l'accident serait dû à une défaillance physique du pilote. Ce cas doit être considéré comme inexplicable ».

7.4. La transition du DH-100 Vampire

L'aviation évolue. Les moteurs à pistons furent remplacés par des turbines. La technique ne laissa plus de place au bon goût de l'aventure. En 1946, l'Escadrille abandonna les Me-109 fatigués et les pilotes déçus firent connaissance avec les Moranes dès l'année 1947. En 1951, un grand bond en avant avait été fait avec la transition du DH-100 Vampire. Désormais, les pilotes commençaient à voler très vite et très haut. L'accéléromètre devenait un instrument à la mode. Pendant neuf ans, le DH-100 fut le cheval de combat de la 6.

Louis Paschoud raconte :

« L'arrivée du Vampire DH-100 en Suisse a provoqué une évolution très

marquée dans notre aviation militaire.



« Vampires alignés sur le tarmac de l'aéroport de Sion. »

Premier problème, le choix des Escadrilles à prévoir pour la transition. C'est avec plaisir que nous apprenions que les Escadrilles 5 et 6 du Rgt 1 étaient en tête de liste. Le commandant d'Escadrille, le Cap. Mathez, étant pilote d'essai au Service technique de l'armée, ceci a peut-être joué un certain rôle dans le choix de la 6.

Un autre aspect pratique a posé problème, à vrai dire résolu plus tard seulement. Les pistes étaient très courtes (800 m) pour un jet en configuration de combat, très peu de che-



mins de roulage, les aires de parking en dur étaient rares. L'herbe était roussie sur nos belles places !

Le choix des pilotes autorisés à transiter le Vampire n'a pas été simple non plus. Le Service médical à Dübendorf a procédé à de nombreux examens individuels, une limite d'âge assez floue a été fixée. La sélection a été difficile.

Pour la formation technique, les adjutants instructeurs et les pilotes de l'Escadre de surveillance ont donné des cours pendant les périodes de services et à l'entraînement individuel.

Un détail de vol pour l'atterrissage du Vampire avec sa cabine avancée a beaucoup préoccupé les responsables de la transition. Nous avions tous été formés sur Morane pour poser 3-points cabrés ; l'instruction de vol sur Vampire demandait que l'on fonce pour se plaquer au sol, la roue de proue en même temps que le train principal. C'était la mode du moment (et un certain massacre). Les instructeurs ont donc imaginé un exercice d'atterrissage avec un planeur robuste avec cabine avancée. Le VLM a été choisi en remorquage par Fiese-

ler Storch Fi 156. Chaque candidat à la transition devait accomplir trois atterrissages plaqués énergiquement. Ce petit jeu a eu lieu à Dübendorf, on a fait de belles rigolades !

Les premiers vols se faisaient directement sur chasseurs monoplaces, les avions biplaces ayant été achetés beaucoup plus tard. Pour faciliter la tâche des pilotes en transition, les 3 premiers vols se faisaient depuis l'aéroport de Kloten qui nous réservait une piste pour la journée. Grand jour, le 1er mai 1951. Les alentours de Kloten étaient noirs de spectateurs, les Zürichoïses avaient congé et voir des « avions sans hélices » était une sensation à ne pas manquer.

Il faut encore citer un dernier détail prévu pour sécuriser le « lâcher seul ». Nos instructeurs craignaient des fautes de commande de la profondeur au décollage vu la différence d'assiette de vol entre le Morane et le Vampire. Le remède choisi est d'un pragmatisme très suisse ! Pour le premier vol, le pilote avait l'ordre de rouler en bout de piste, de prendre son axe, réacteur au ralenti. Un moniteur affrontait alors les courants chauds et manuellement mettait le gouvernail de profondeur en posi-



tion angulaire idéale. Le pilote devait bloquer son manche et donner plein gaz. Il assistait ainsi en spectateur intéressé au décollage de son avion.

Le premier vol de 10 minutes à 4'000 mètres et les premiers atterrissages se déroulèrent sans histoire. A la fin de l'après-midi de ce jour mémorable, en guise d'examen, il s'agissait de poser à Dübendorf sur la piste très courte. Tout s'est bien passé malgré la présence, en bout de piste,

de wagons-citernes placés par hasard (!) en bout de piste. Le lendemain, au programme, des vols d'altitude à 12'000 mètres au cours desquels on devait faire des relevés des débits d'oxygène en fonction de l'altitude. Ces données devaient être inscrites au crayon sur des cartons fixés sur le « kniebrett », une belle épreuve de secrétariat. Puis, ce fut l'acrobatie et les vols en formation. Le début d'une période extraordinairement heureuse à la Sixième Escadrille stationnée à Sion ».



« Escadrille 6 avec son Cdt Claude Miazza, vers 1965 .»



8. L'ESCADRILLE DE 1977 À 1982

1977

L'Escadrille 6 est sous le commandement du capitaine Foppa Claude d'Ilanz et comme remplaçant ad intérim le Premier Lieutenant Jaggi Bernard de Brienz. Elle a comme point d'appui la base de Sion et ses avions de combat sont les DH-112 Venom.

1978

L'Escadrille 6 doit quitter sa base de Sion pour des raisons de logistique et exécute son cours double avec la troupe sur une base lointaine de la Suisse alémanique en pays glaronais. Mollis, base réservée normalement à l'Escadrille 20 également sur Venom, est occupée par l'Escadrille 6 du 22 mai au 3 juin 1978. Les pilotes placés sous le commandement du capitaine Foppa et de son remplaçant le capitaine Jaggi, logent plus ou moins bien dans les cavernes des montagnes escarpées du canton de Glaris juste en face de l'imposant massif du Glärnisch. Ils engagent avec succès leurs machines depuis les vallées profondes creusées par la Linth. Les pilotes apprennent rapidement les circuits sinueux des voltes d'atterrissage sur cet aérodrome très particulier. Le début de la piste

20 est flanqué d'une haute cheminée de l'entreprise de briqueterie qui fait serrer les dents aux pilotes lors de l'atterrissage depuis le nord. A l'approche de l'autre côté de la piste, juste avant le seuil 02, se trouve un barrage de captage des eaux de la Linth qui forme un obstacle très désagréable.

Le soir, les pilotes goûtent aux joies culinaires du pays glaronais, avec des « Schabziger » très mûrs et olfactifs et des succulents « Glarnerpastete », sorte de feuilleté aux amandes et pruneaux séchés.

1979

L'Escadrille réintègre sa base de Sion avec les abricotiers en fleurs du Valais et accomplit son CED (cours entraînement double) du 6 au 18 mai 1979 sous le même commandement.

Grand chambardement pour les membres de l'Escadrille 6 en été 1979, car ceux-ci transitent sur le nouvel avion attribué à l'unité. Ils laissent le vieux Venom pour le Hunter Mk 58, chasseur-bombardier, fer de lance dans l'appui feu des troupes d'aviation. Cette transition se fait sur l'aérodrome militaire de Payerne durant 4 semaines. Les pilotes sont logés sous tentes militaires (organisées par ceux-ci !). Mais les cieux



n'ont pas été cléments avec eux, car la pluie a transformé le camp en un bourbier indescriptible à tel point, qu'ils ont dû fuir et se loger dans les hôtels de la région.

1980

C'est à fin avril que l'Escadrille 6 prend ses quartiers sur sa base préférée de Sion et pour la première fois avec le Hunter. Elle est commandée par le capitaine Jaggi. Le capitaine Egli Peter est le remplaçant et en même temps le responsable du groupe CGE (conduite de la guerre électronique). Il faut mentionner ici que l'Escadrille subit un profond remaniement en étant scindée en deux groupes. L'un spécialisé dans l'appui-feu avec les Hunter Mk 58 et l'autre dans les engagements avec les Hunter Mk 68 (biplaces). Les tâches du commandant en sont de ce fait plus compliquées et le soutien par le remplaçant s'avère vital. La troupe doit être aussi instruite pour pouvoir engager simultanément les deux types de machines. En juillet de cette même année, l'Escadrille offre une parade inoubliable de tir air-sol sur le lac d'Alpnach aux familles des pilotes depuis un bateau spécialement affrété. La colonel Münch, commandant du régiment 1,

vient honorer cette digne journée par sa présence.

1981

Cette année se déroule dans les mêmes structures qu'en 1980. Jusqu'alors, les pilotes alignaient entre 10 et 12 hommes dans leur rang. Maintenant, avec les deux groupes distinctifs d'engagements différents (appui-feu et CGE), l'effectif se compose de 16 à 20 pilotes et 4 à 6 opérateurs de bord. Ces derniers accompagnent les pilotes lors d'engagement avec les Hunter biplaces. Leur fonction est de mettre en œuvre les appareils pour la conduite de guerre électronique. Au début, les moyens étaient très limités, car seulement deux machines étaient équipées de « Pod » avec des brouilleurs électroniques.

1982

1982 est une année de préparation dans les nouvelles tâches dévolues pour le futur de l'Escadrille. Le commandant capitaine Jaggi laisse la place au capitaine Gunzinger Jean-Jacques et reprend la place de remplaçant. Le groupe de la CGE est transféré dans une autre unité. De ce fait, l'effectif de l'Escadrille tombe à 12 pilotes.



9. LA TRANSITION DU F-5 TIGER

Historique

En Suisse, dès 1973, soit aussitôt après l'achat de la série complémentaire d'avions Hunter, on se concentra sur l'évaluation d'un appareil dont la tâche principale devait être la couverture aérienne. Le marché fut systématiquement prospecté et, en 1975, après qu'il eut été procédé à des essais approfondis, un message concernant l'acquisition de



72 avions (66 F-5 E et 6 F-5 F) fut soumis au Parlement. Ce projet d'achat fut approuvé au printemps 1976.

Des appareils commandés, 13 monoplaces F-5E et les 6 biplaces F-5F furent construits aux Etats-Unis. Ils furent essayés en vol, puis désassemblés et amenés par voie aérienne à Emmen où la Fabrique fédérale d'avions les remonta. Le montage final des 53 autres unités est également effectué à Emmen.





Le premier appareil a été remis à la troupe en octobre 1978 et le dernier quittera la halle de montage en 1981. La même année, une seconde série comprenant 32 F-5 E et 6 F-5 F fut commandée. Le dernier de ces appareils sera livré au début de 1985.

La tâche principale de l'espace aérien. A l'heure actuelle, les engagements du Tiger F-5 visent davantage à jouer le rôle de partenaires dans les combats aériens contre les F/A-18, ainsi qu'à effectuer des missions de police aérienne telle que des identifications.

La tâche primaire du Tiger F-5, en tant qu'avion de couverture aérienne, est de protéger les formations mécanisées contre les attaques de l'aviation ennemie ainsi qu'assurer la sou-



10. L'ESCADRILLE ET LES PEINES DISCIPLINAIRES ...



« Morane sur le ventre. »

Les pilotes de la 6 ont parfois eu quelques soucis avec la réglementation militaire. Nous avons choisi ci-dessous une sélection de quelques « comportements irréguliers » ...

Date	Motifs	Sanctions
03.10.74	Tenue pas correcte : <ul style="list-style-type: none">• absence des pattelettes d'incorporation• port d'une veste privée avec l'uniforme	réprimande
05.10.74	Rentrée tardive de deux pilotes (03h20 !)	réprimande
11.11.75	Interruption non justifiée de l'entraînement aéronautique	réprimande
09.04.80	Atterrissage dur avec un Hunter (5g)	réprimande
21.10.82	Collision avec un véhicule civil	réprimande



11. PORTRAITS DES MEMBRES DE L'ESCADRILLE 6 EN 2005



Maj.
Edouard Schmutz,
Cdt
« Ed »



Cap.
Jean-Yves Bonvin
« Pinot »



Cap.
Cédric Perret-Gentil
« Perez »



Cap.
Alexandre Liardet
« Moumet »



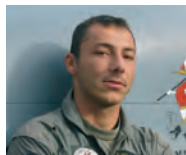
Cap.
Didier Küttel
« Yéti »



Cap.
Jean-Jacques Favre
« Jay-Jay »



Cap.
Jamil Kündig
« Jamil »



Cap.
Jean-Philippe Ramu
« Mozi »



Cap.
Laurent de Morsier
« Morsac »



Plt.
Tancredi Merenda
« Tax »



Plt.
Marc Rémy
« Marc »



12. L'ESCADRILLE EN IMAGES



« Moumet en formation serrée. »



« Le dernier cours de la 6 à Tourtemagne en 2003. »



« Retour de mission contre les F/A18. »





« Casque de Moumet. »

« Position patrouille IFR. »



« Briefing ?? »



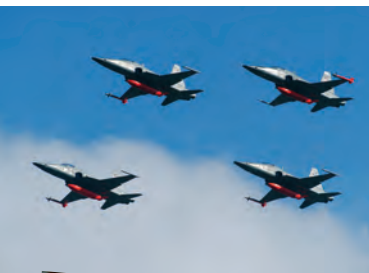


« Week-end
d'Escadrille au pays
des pâquerettes. »



« Transbahuté en Porter. »





« Préparation d'un E.I. »



« Survie difficile au pays du Yéti. »





« Haute technologie... »



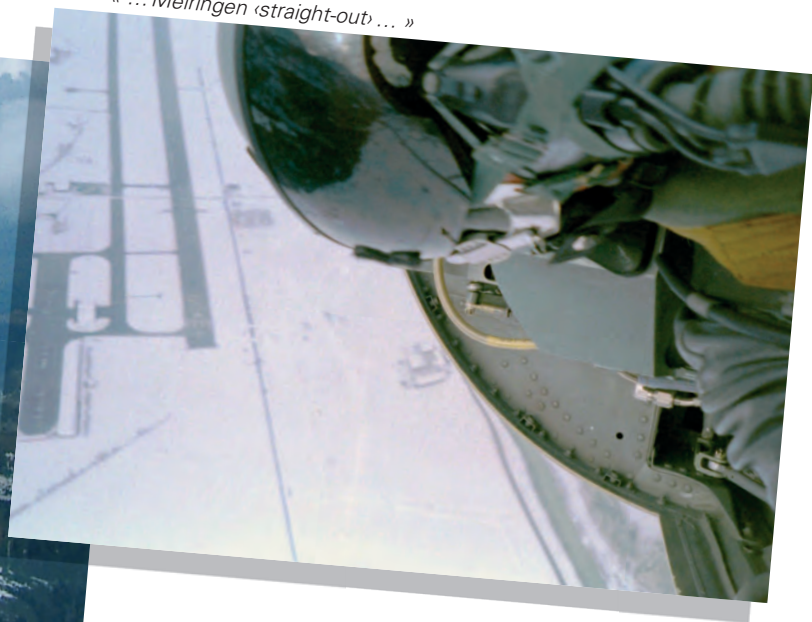
« Migration de canards. »





« Passage du mur... »

« ...Meiringen (straight-out)... »



ANNEXE 1 : LISTE DES AVIONS DE L'ESCADRILLE 6



Dewoitine D1 +



Dewoitine D9

1925
Dewoitine D1 +
Dewoitine D9
Comte AC1



Comte AC1



Dewoitine D 27

1931
Dewoitine D 27



ME-109



Morane

1940
ME-109

1947
Morane



Vampire



Venom

1951

Vampire

1963
Venom

1974
Hunter



Hunter



F-5 Tiger

1983
F-5 Tiger



ANNEXE 2 : LISTE DES COMMANDANTS DE L'ESCADRILLE 6

1925 – 1931 Karl Wuhrmann	1969 – 1973 David Brägger
1932 – 1935 Gustav Bleuler	1974 – 1976 Claude Mollet
1936 – 1937 Willy Eberschweiler	1977 – 1979 Claude Foppa
1938 Gérard Bernus	1980 – 1981 Bernard Jaggi
1939 – 1942 Jean Roubaty	1982 – 1983 Jean-Jacques Gunzinger
1943 – 1946 Francis Liardon	1984 – 1986 Alfred Bohnenblust
1947 – 1954 Max Mathez	1987 – 1990 François Grosjean
1955 – 1960 Karl Baumann	1990 – 1993 Thierry Rosselet
1961 – 1964 Roger Sassi	1993 – 1999 Bertrand Presset
1965 – 1968 Claude Miazza	2000 – Edouard Schmutz



ANNEXE 3 : LISTE DES PILOTES ET DES OFFICIERS DE RENSEIGNEMENT INCORPORÉS À L'ESCADRILLE 6

(Nom, prénom, année d'incorporation à la 6)

Achard René (1959)

Bähler Kurt (1925)

Bähler François (1960)

Barloggio Flavio (1970)

Bassi Ruggero (1966)

Battaglioni Roberto (1982)

Bättig Heinrich (1978)

Baudet Bernard (1945)

Baumann Blaise (1978)

Baumann Karl (1952)

Baumann Peter (1951)

Bernus Gérard (1938)

Bisegger Roland (1966)

Bizozzero Edouard (1939)

Blanchoud François (1986)

Blasi Eugène (1943)

Bleuler Gustav (1932)

Bohnenblust Alfred (1971)

Bonvin Frédéric (1992)

Bonvin Jean-Yves (1991)

Borschberg André (1983)

Bräger David (1968)

Brand Paul (1947)

Brechtbühl Heinz (1979)

Brocard André (1943)

Brocher Eric (1954)

Buèche Jean-Pierre (1944)

Burgy Jacques (1987)

Burlet Georg (1942)

Carrard Pierre-André (1990)

Chammartin Charles (1959)

Châtelain Marc (1998)

Clerc Gabriel Jean (1977)

Clerc Raymond (1972)

Creteigny Felix (1955)

Crot Fredy (1952)

Cruchon Jean-Paul (1967)

D'Hooghe Marc (1966)

de Morsier Laurent (2001)

De Pourtalès Louis (1938)

Deriaz Pierre (1955)

Droz Hubert (1981)

Eberschweiler Willy (1936)

Egli Peter (1980)

Emeri Robert (1982)

Emery Pascal (1987)

Etter Jacques (1956)

Favre Jean-Jacques (1997)

Fischer Albert (1936)

Fleury Maurice (1942)

Foppa Claude (1971)

Frachebourg Jean-Marie (1981)

Fritschy Peter (1979)

Frochoux François (1959)

Gaillard Georges (1983)

Germann Max (1957)

Giannini Ugo (1990)

Gmüender Ernst (1988)

Golay François (1984)

Gonvers Daniel (1987)

Gorgerat Georges (1948)

Grangier Edouard (1943)

Grosjean François (1983)

Gunzinger Jean-Jacques (1982)

Hadorn Edgar (1938)

Hasler Marc (1983)

Heimsch Willy (1947)

Heiz Eugène (1948)

Heiz Samuel (1978)

Héritier Patrick (1987)

Hess Marc (1953)

Hiltbrunner Werner (1947)

Hipleh Marco (1958)

Hörning Walter (1936)

Hucker Robert

Iff Walter (1947)

Imhof Paul (1943)

Imhoos Jean Pierre (1953)

Isele Fritz (1937)

Jaggi Bernard (1978)

Joly Charles (1938)

Jotterand Pierre (1974)

Kingler Rudolf (1925)

Kühni Alain (1997)

Kündig Jamil (1998)

Küttel Didier (1997)

L'Eplattenier Alex (1958)

Landolf Martin (1936)



Lanz Jean-Rodolphe (1955)
Liardet Alexandre (1996)
Liardon Francis (1941)
Liechti Fritz (1979)
Luisier Raymond (1962)

Magnin Gilbert (1977)
Marx Urs (1968)
Mathez Max (1941)
Meier Johann (1925)
Merenda Tancredi (2002)
Merier Richard (1964)
Métraux Olivier (1990)
Meyer August (1925)
Miazza Claude (1954)
Michel Adrien (1950)
Mollet Claude (1974)
Montanari Aldo (1977)
Montavon Gérard (1960)
Moreillon David (1948)
Moret Gilles (1951)
Morier Henri (1938)
Moulin Eric (1997)
Müller Ernst (1925)

Nicollier Claude (1967)
Niedermann Walter (1936)
Nievergelt Emil (1925)

Oertli Daniel (1990)
Oetiker Guido (1938)
Oswald Adolf (1936)
Ott Adolf (1938)

Paschoud Louis (1950)
Perregaux Michel (1956)
Perrenoud Marc (1987)
Perret-Gentil Cédric (1994)
Peyer Pierre (1976)
Pietrons Jean-Claude (1959)
Pilloud Denis (1970)
Ponti Tiziano (1982)
Preset Bertrand (1988)

Quartier Paul (1952)

Racine Jean-Paul (1958)
Ramu Jean-Philippe (1998)
Regli Pietro (1966)
Reiss Jean-Claude (1984)
Rémy Marc (2000)

Reymond Jacques (1962)
Rickenbacher Hans (1937)
Rosselet-Petitjaques Thierry (1983)
Rossier Gabriel (1982)
Rossier Pierre-André (1984)
Rothenbuhler Marcel (1962)
Roubaty Jean (1939)
Ruchat André (1958)

Sala Alessandro (1962)
Sassi Roger (1955)
Schaller Roland (1992)
Schatz Pierre (1958)
Schenk Paul (1941)
Schlup Gilbert (1964)
Schmetzer Roland (1947)
Schmid Marcel (1966)
Schmoker Mathias (1986)
Schmutz Edouard (1990)
Schmutz Georges (1972)
Schneider Jean (1971)
Soldenhof Kurt (1979)
Stauffer Jean-Louis (1971)
Streiff Viktor (1936)
Stüdeli Daniele (1982)

Thurnheer Hans (1941)

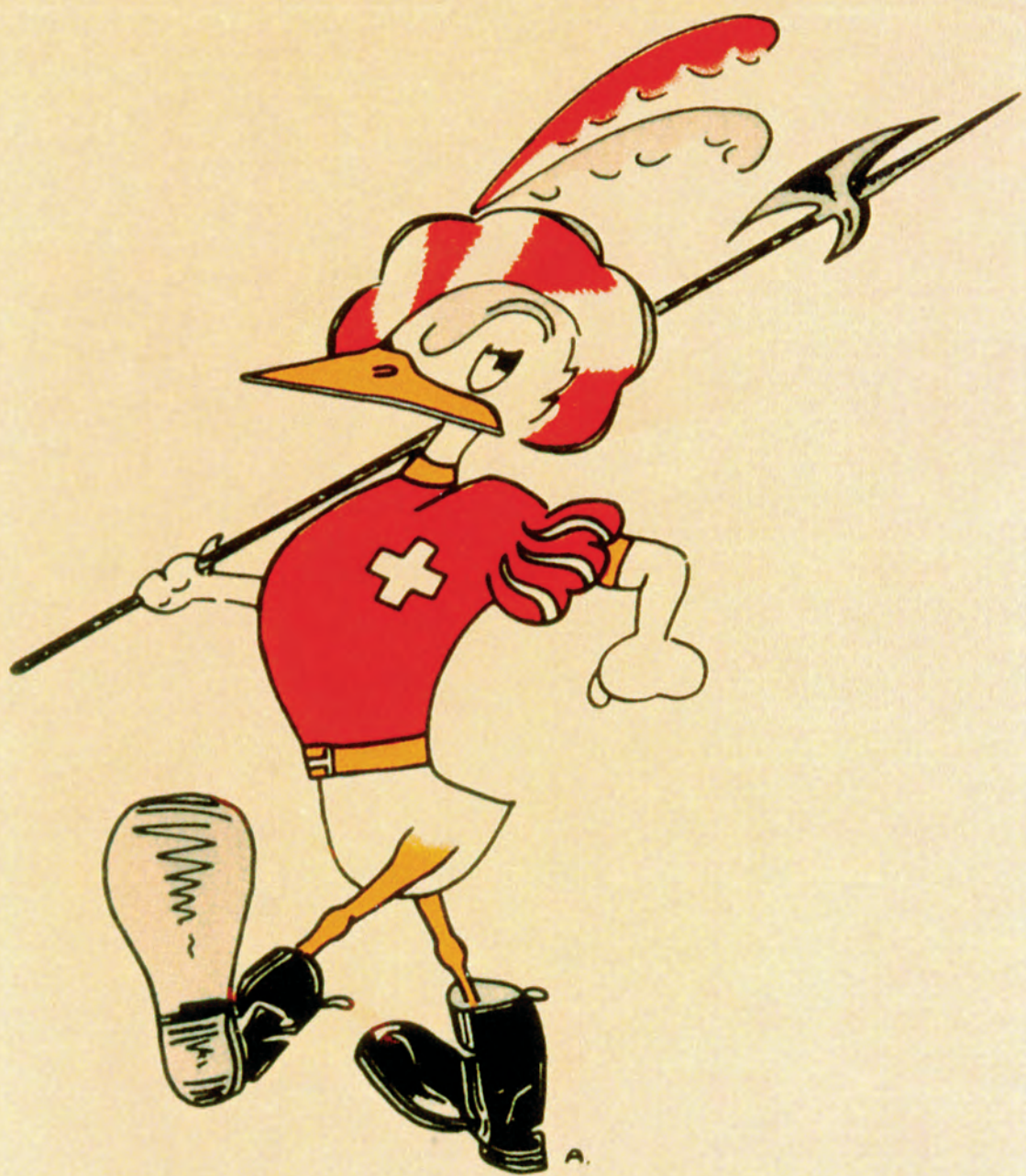
Uebelhart Rudolf (1958)
Uldry Robert (1951)

Vanetta Pietro (1959)
Veulliez Ernest (1938)
Von Kanel Jean (1939)
Von Meiss Gottfried (1936)
Vuillemier Philippe (1947)

Weber Robert (1941)
Wittenwiler Alfred (1979)
Wohlschlag Xavier (1983)
Wuhrmann Karl (1925)
Wuscher Max (1942)

Zahnd Gérald (1978)
Zschokke Victor (1942)





JUSQU'AU BOUT

CP. AV. 6