

DÉBÂCLE À ZÜRICH

<http://doczz.fr/doc/536863/le-dewoitine-d---munier-pilote-1940>

Début novembre 1936, le GC II/1 perçoit les premiers D.510 (n° 253, 260 à 262 et 270). Il est à noter que le prototype n° 56 sera mis aux standards de série et affecté au GC I/1; il sera réformé en novembre 1940. Ce groupe doit attendre la sortie des derniers appareils d'usine, soit en juin 1938, pour être entièrement transformé.

Au meeting international qui se tient à Zürich-Dübendorf entre le 23 juillet et le 1er août 1937, les Dewoitine de la délégation française, pourtant composée de la fine fleur de l'aviation de chasse française, subissent une déroute complète. Le 30 juillet, la délégation française est amputée de deux D.501 (n° 208 et 240) du GC II/5, qui se télescopent au sol, heureusement sans dommage pour les pilotes.

Sur le circuit des Alpes, le meilleur Français (capitaine Robillon) ne se classe que cinquième avec une moyenne de 321 km/h, la première place revenant au Bf 109 V8 de Hans Seidemann (promu Oberstleutnant pour la circonstance) avec... 388 km/h. Derrière arrivent les trois Avia B.534 engagés par les Tchécoslovaques, dont le moins rapide surclasse le D.510 de 40 km/h. Le Dornier Do 17M V1, engagé hors concours, réalisera le parcours à la moyenne de 368 km/h !

Seule la patrouille de la 5^e escadre se comportera honorablement en se classant à la seconde place de l'épreuve par équipe (trois avions), derrière l'inévitable trio de Bf 109 à moteur Jumo...

La mauvaise surprise du



Le dernier meeting aérien international important qui s'est déroulé sur le terrain suisse de Dübendorf, fut, lors de sa quatrième édition, du 23 juillet au 1^{er} août 1937, riche en compétitions individuelles et par équipe. Elles opposaient entre elles les aviations d'une bonne partie de l'Europe. Mais cette fois, l'Allemagne nazie profita de l'occasion pour présenter au monde de l'aviation les dernières créations que l'industrie allemande était en train de réaliser pour la jeune « Luftwaffe ». Les Allemands avaient en effet amené à Dübendorf pas moins de cinq monoplaces Messerschmitt : en plus du Bf 109 V13 D-IPKY, le V10 D-ISLU, lui aussi équipé d'un moteur Daimler-Benz 600Aa de 960 ch « gonflé », et les V8 D-IPLU, V9 D-IJHA ainsi qu'un unique B2 militaire de série, tous trois équipés d'un moteur Junkers Jumo 210Ga de 635 ch.

Cette manifestation comprenait différentes épreuves dont la plus prestigieuse était appelée « Circuit International des Alpes ». Le parcours établi prévoyait trois étapes :

— Dübendorf (aéropport militaire de Zurich) — Thun, 105 km.

— Thun-Bellinzona, 125 Km.

— Bellinzona-Dübendorf, de 137 km.

La course comprenait deux épreuves distinctes : l'une individuelle et l'autre par escadrille. La course individuelle était à son tour subdivisée en deux catégories : la première pour monoplaces, la seconde pour multiplaces ; toutes deux furent disputées le 26 juillet 1937. La catégorie des monoplaces comprenait les quatre avions Avia B-534 tchèques à moteurs

En 1937, tandis que la France patageait dans ses problèmes de politique intérieure et tentait de réorganiser son industrie aéronautique, l'Allemagne hitlérienne réarmait à toute force, menaçant déjà la paix en Europe. Bien peu cependant, avaient pris conscience des progrès accomplis par l'aéronautique allemande et de son avance technologique. Le meeting international de Dübendorf, en Suisse, montra combien était grand le retard des autres industries européennes. C'était en juillet 1937, le Dornier Do 17 entrant en service opérationnel et le chasseur standard de l'Armée de l'Air était le Dewoitine D 510, monoplane métallique à train fixe.

Hispano-Suiza 12N de 760 ch pilotées respectivement par le Cne Engel, le Lt Hido, l'Adj. Snobl et le Sgt Perina. Les Allemands engagèrent deux de leurs cinq Bf 109 ; l'un, le V9 (B06, Weknummer 883) piloté par le Maj. Hans Seidemann, l'autre le V10, par le célèbre as de la Première Guerre mondiale Ernst Udet. Les Français participèrent avec un Dewoitine D.510 à moteur Hispano-Suiza 12 Ycrs de 860 ch, dont la pression d'alimentation avait été portée à 920 mm de mercure, piloté par le Capitaine Robillon.

A la catégorie multiplaces prirent part les quatre avions de reconnaissance suisses C-35, (un développement indigène du Fokker CV-E hollandais) à moteur Hispano-Suiza HS-77 12 Ycrs de 860 ch, avec les équipages suivants : Maj. Magron/Cne Furrer, Maj. Burkhardt/Lt. Bieler, Cne Primault/Lt. Erer, Cne Bachhof-

ner/Lt. Straub. Les Belges avaient engagé deux Fairey « Fox » Mk. VI à moteur Hispano-Suiza HS-73-12 Ydrs de 860 ch, confiés aux équipages Cne Van der Heyden/Lt. Philippart et Cne de Caters/Lt. Warnez.

Enfin le bombardier allemand Dornier Do-17M V1 (alias Do-17 V8) à moteurs Daimler-Benz DB-601A de 1 000 ch, avec, à bord, le pilote, Maj. Polte et le Général Milch, sous-secrétaire d'état à l'Aviation du Reich, accompagnés d'un opérateur radio et d'un observateur.

Deux Fiat CR 32 italiens avaient également été inscrits, mais furent retirés avant le départ pour des raisons inconnues.

Le 26 juillet, au départ de la course individuelle, les conditions météo incertaines ne découragèrent cependant pas les concurrents : les premiers décollages eurent lieu à



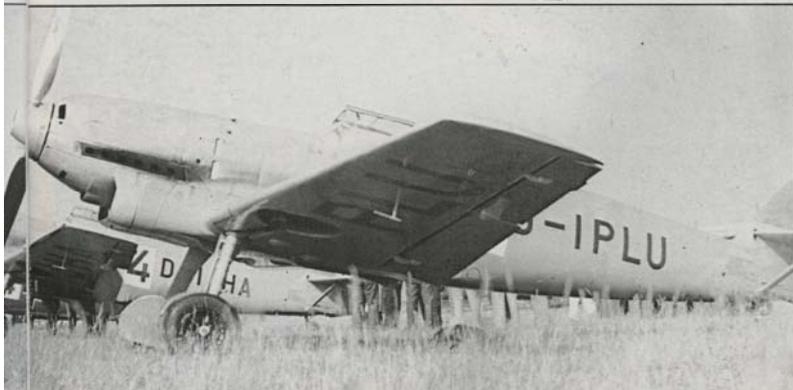
1, 2 et 3 : les Bf 109, grands vainqueurs des épreuves. Ici, les Bf 109 D-IPLU et D-IJHA, prototypes V8 et V9 (Coll. Luchini).

During the 4th international Airshow at Dübendorf, from 23 July to 1st August 1937, combat aircraft from France, Germany, Czechoslovakia, Swiss, Belgium and Italy, competed in speed races. The Bf 109s fighters and even the Dornier Do 17M bomber, were faster than any other competitors.

circuit des Alpes en

1937

Par Carlo Lucchini.
Traduit de l'italien par G. Kuenzle



4 : le Bf 109 V10 D-ISLU que pilotait Ernst Udet et qui fut endommagé après un atterrissage forcé. 5 : L'alignement des Bf 109 avec, au premier plan, le nez du B2, seul à porter des marques militaires (Coll. Lucchini).



At Dübendorf, German fighters were the Bf 109 V13 D-IPKY, the Bf 109 V10 D-ISLU, the Bf 109 V8 D-IPLU, the Bf 109 V9 D-IJHA and a Bf 109 B2 in military markings.

Above, D-ISLU flown by Ernst Udet who eventually crash landed and damaged his aircraft to finish the race with the Me 108 D-ICNN. Below, the Bf 109s lined-up. Note Bf 109 B2 on the foreground.





6



7



8

6, 7 et 8 : le Dornier Do 17M (Do 17 V8)
(Coll. Luchini). 9 : Le Me 108 « Taifun »
D-ICNN (Coll. Luchini).

5 h 12 du matin et la première arrivée à Bellinzona fut celle du Fairey « Fox » belge de Van der Heyden et Philippart à 7 h 34 ; il leur avait fallu 21 minutes pour parcourir le trajet Thun-Bellinzona. Presque tous les autres concurrents avaient rejoint le terrain, sauf l'Avia B-534 du Cne Engel et le Bf 109 V10 de Ernst Udet : le premier s'était perdu dans les nuages et avait dû atterrir en territoire italien où train d'atterrissage et une des ailes furent endommagés ; quant à Udet, il dut effectuer un atterrissage forcé près de Thun par suite d'ennuis de moteur ; il ne fut que légèrement blessé, mais son D-ISLU était cassé en deux.

Udet rejoignit Dübendorf et finit par arriver malgré tout à Bellinzona à bord du Bf 108 « Taifun » D-ICNN. Après un arrêt plus ou moins long, les avions repartirent pour Dübendorf et grimpèrent à 4 300 m pour le survol des Alpes. A l'arrivée, le classement des monoplaces était le suivant :

1. Seideman, Allemagne en 56'46", 2. Hildo, Tchécoslovaquie en 1 h 3'32", 3. Snobl, Tchécoslovaquie en 1 h 4'38", 4. Perina, Tchécoslovaquie en 1 h 4'53", 5. Robillon, France en 1 h 8'54",
pour les multiplaces :

1. Polte, Allemagne, en 58'42", 2. Van der Hey-





10

10, 11, 12 : les Avia B 534, chasseurs tchèques alors en service (Coll. Luchini).
13 : Les Morane Saulnier MS 225 de la Patrouille de l'École de l'Air (ancienne Patrouille d'Etampes).

10 to 12: The Czechs Avia B 534 fighters.
13: The Morane-Saulnier 225 of the Ecole de l'Air's demonstration team (formerly Patrouille d'Etampes) did not enter the race.



11

den, Belgique, en 1 h 6'12", 3. De Caters, Belgique, en 1 h 8'7", 4. Burkhardt, Suisse, en 1 h 13'88", 5. Bachhofner, Suisse, en 1 h 13', 6. Magron, Suisse, en 1 h 13'43", 7. Primault, Suisse, en 1 h 15'23".

Le Bf 109 V9 de l'Allemand Seideman avait volé à la moyenne de 388 km/h contre 361 km/h pour les Avia tchèques. Le Dornier 17 réalisa 368 km/h et le Dewoitine D.510, 321 km/h ! Le 29 juillet eut lieu la course pour escadrilles, à laquelle participèrent :

- les trois Avia B 534 (numéros de course : 1) avec Engel, Perina et Snobl,
- les deux patrouilles suisses, toujours sur C 35, avec les pilotes Bacillieri, Wipfli, Frei, Nivergelt, Tschärner, et Hauser, plus six passagers au total (numéros de course 14 probable et 20),

- la patrouille allemande avec le Cne Restemeir et les Lt. Schleif et « Hannes » Trautloft sur le Bf 109 D-IPLU, D-IJHA et un Bf 109 B2 militaire (numéros de course : 4),
- la Belgique avec trois Fairey « Fox » avec Philippart et Van der Heyden, De Caters et Leboutte, enfin Warnez et Spoelberg (numéros de course : 15),

- la France, qui engagea les trois Dewoitine D. 510 des Lt. Coiral, Lt. Labreux et Sgt. Dussert (numéros de course : 2).

Les premiers à repartir pour Dübendorf pour la dernière étape furent les Belges, suivis des Tchèques à 9 h 30 et enfin les patrouilles suisses à 10 h 45.

Comme on pouvait le prévoir après les brillants résultats de la course individuelle, l'Alle-



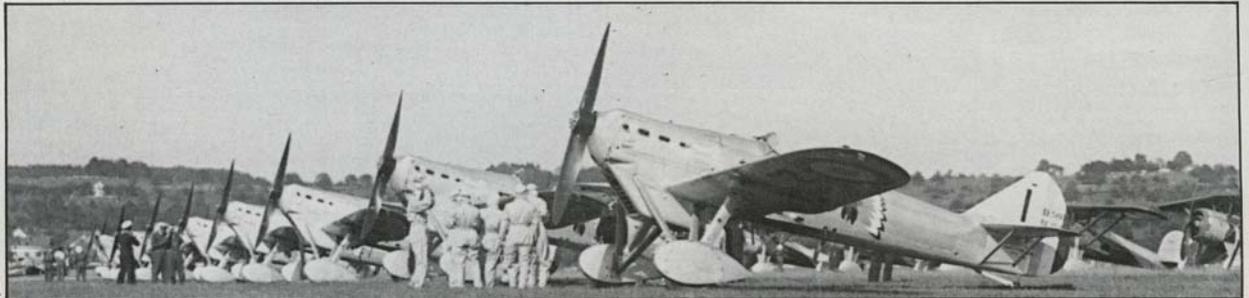
12



13



14



magne reporta également la première place dans la course par escadrilles ; les Tchèques et les Français occupaient la seconde et la troisième place respectivement, alors que la quatrième revint à la Belgique et que la Suisse se plaça à la cinquième.

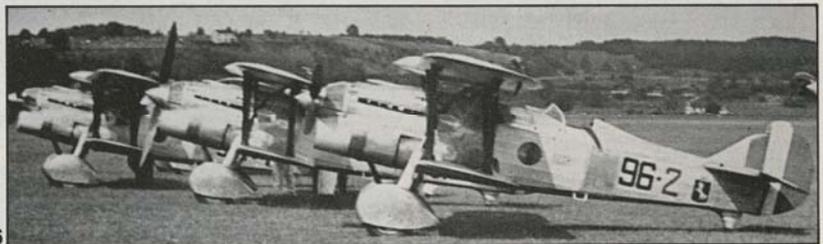
Les temps totaux des six patrouilles sur le parcours de 367 km furent de 58'52" pour les trois Bf 109, 1 h 5'4" pour les Avia Tchèques, 1 h 5'31" pour les Dewoitine, 1 h 7'01" pour les Fairey « Fox » belges, 1 h 11'59" pour les C 35 de Bacilieri et enfin de 1 h 13'19" pour la patrouille suisse de Nievergelt. La moyenne des Bf 109 avait été de 375,78 km/h.

Ainsi se termina la quatrième édition de cet important meeting d'aviation, où fût surtout mise en évidence la supériorité des avions allemands. Une bombe venait d'éclater dans l'industrie aéronautique militaire ! ■

15



16



14 : en haut à gauche et à droite, les Dewoitine 510. L'Armée de l'Air n'avait rien de mieux ! En-dessous, alignement de Dewoitine 501, à hélice en bois à pas fixe, portant l'insigne du La Fayette, et qui ne coururent pas. Il valait mieux !

15 : un Fairey « Fox » belge devant un C-35 suisse. 16 et 17 : les Fiat CR 32 italiens. 17

18 : un C-35 suisse. Une grande partie des forces aériennes d'Europe en étaient encore aux biplans et aux trains fixes (Coll. Luchini).

14 : top left and top right: the best fighters of the Armée de l'Air in 1937 were the Dewoitine 510 with fixed undercarriage and open cockpits. Below: Dewoitine D 501 of the La Fayette Fighter Group did not enter the race. 15: a Belgian Fairey « Fox » and a Swiss C-35. 16 and 17: the Italian Fiat CR 32 did not enter the race though they had been registered for. 18: a Swiss C-35. In 1937 no European air force could match the young Luftwaffe. 18

