

Avant et après le Jour-J :

Le No 609 Squadron et le débarquement en Normandie



Par Chris Goss (traduction et adaptation de Christophe Cony ; profils de Thierry Dekker)

Magnifique cliché des Typhoon du No 609 Sqn décollant de Thorney Island le 2 juin 1944 à 15h25, emmenés par le Flt Lt Idwal Davies sur le « PR-A » (MN339). Au premier plan à droite, le Sqn Ldr John Niblett, commandant du No 198 Sqn et ancien du 609^e, s'apprête lui aussi à s'envoler aux commandes du « TP-H » MN192 dont le *serial* apparaît sur l'un des rails de lancement des roquettes ; il disparaîtra lors de cette mission. (coll. Chris Thomas)

Fin avril 1944, le Sqn Ldr Jonathan « Johnny » Wells DFC (en haut à gauche) pose avec ses pilotes au camp d'entraînement de Llanbedr. Sur les 19 personnes présentes sur le cliché, une sera tuée dans un accident avant le Jour-J, trois en mai 1944, une en juin 1944 et trois en juillet 1944.

Les escadrons alliés de chasseurs-bombardiers Hawker Typhoon furent très actifs avant, pendant et après le Jour-J, notamment le plus célèbre d'entre eux : le No 609 « West Riding » Squadron, une unité multinationale qui s'illustra au-dessus de la Normandie tout au long du mois de juin 1944 sous le commandement du Sqn Ldr « Johnny » Wells.

C'est à la fin du mois de février 1944 que le No 609 Sqn abandonna son rôle d'unité de chasse à longue distance pour basculer vers celui d'escadron d'assaut, en recevant des Typhoon équipés de rails lance-roquettes en préparation au débarquement

en Normandie. L'effectif en pilotes, jusque-là seulement composé de Britanniques et de Belges, fut renouvelé et le personnel devint franchement international avec l'ajout de Canadiens, d'Australiens et de Néo-Zélandais... Après un stage de tir en avril



À l'origine composé de pilotes britanniques et belges, le No 609 Sqn devient international au moment du Débarquement. Ces cinq pilotes belges de retour de mission en mars 1944 sont, de gauche à droite, le Lt Jacques Legrand, le Lt Paul « Paulo » Cooreman, le S/Lt Charles Demoulin, le F/O Pierre « Junior » Soesman (tué le 11 mai 1944) et le S/Lt Charles Detal (tué le 26 mars 1944). (toutes les photos : coll. de l'auteur, sauf autre mention)

à l'Armament Practice Camp (APC) de Llanbedr, au Pays de Galles, la formation fut affectée au 123 Airfield [1] de Typhoon en compagnie du No 198 Sqn. Les deux escadrons vinrent s'installer le 30 avril sur l'île de Thorney, à l'est de Portsmouth (dans le Hampshire), d'où ils commencèrent immédiatement à opérer dans leur nouveau rôle. En mai 1944, le 609^e effectua ainsi 252 sorties de guerre – soit près de 329 heures de vol – en préparation de l'invasion imminente. Frappées à la roquette et au canon, les

cibles étaient des sites radar, des voies de communication ferroviaires, routières et fluviales mais il y eut aussi, le dimanche 28 mai 1944, une attaque sur un QG de l'armée allemande près du Touquet, dont on disait qu'il était visité par le *Generalfeldmarschal* Erwin Rommel. Tout cela eut un coût puisque pas moins de cinq Typhoon du 609^e furent abattus par la *Flak* au cours du mois.

[1] Rebaptisé 123 Wing le 12 mai 1944. Cette formation dépendait du 84 Group depuis le 27 février 1944.

Les deux premières pertes eurent lieu dans la soirée du 11 mai, quand douze appareils attaquèrent la station radar Würzburg du Cap d'Antifer, près de Bruneval, qu'il était vital de mettre hors service. Le Flt Lt Robert Wood fut abattu en flammes aux commandes du Typhoon Mk.IB MN544 et le Flg Off belge Pierre « Junior » Soesman disparut en mer après s'être parachuté du MN496 à environ 32 km au nord-ouest de Fécamp. Deux



Le Flg Off Pierre Soesman disparaîtra le 11 mai 1944. (DR)



Vue aérienne de l'aérodrome installé sur la petite île de Thorney Island, entre Portsmouth et Chichester, photographié par la No 1 Photographic Reconnaissance Unit de la RAF. (DR)

Le Flg Off « Jimmy » Stewart va être abattu par la *Flak* le 13 mai 1944 ; il réussira à se dissimuler pendant plusieurs mois en France avant d'être capturé.



Le I./Zerstörergeschwader 76 en 1939-1940

Par Jean-Louis Roba et Christophe Cony (profils d'Éric Schwartz)



Le 17 février 1940, le premier mécanicien du Hptm. Wolfgang Falck inscrit avec fierté sur la dérive du Bf 110 « M8+GK » la septième victoire revendiquée par son pilote. Ce dernier quittera la 2./ZG 76 deux jours plus tard pour prendre la tête du I./ZG 1.
(toutes les photos : coll. des auteurs, sauf autre mention)

L'AVANT-GUERRE

La Jagdgeschwader 132 est considérée de nos jours par la majorité des auteurs comme ayant été l'ancêtre de toute la Luftwaffe. Cette escadre de chasse fut en effet officiellement mise sur pied à Döberitz le 20 avril 1934, jour anniversaire du Führer, quasiment une année après la mise sur pied de la nouvelle Luftwaffe le 15 mai 1933. Ses débuts furent très modestes puisque, par manque de moyens, elle ne disposa initialement que d'un unique Gruppe [1]. Un II./JG 132 allait apparaître en 1935 mais il fallut attendre le 1^{er} juillet 1938 pour que soit constitué à Jüterbog-Damm le III./JG 132 qui devait complé-

ter les effectifs de l'escadre ayant pris depuis peu le nom honorifique de « Richthofen ». Toujours par manque de moyens, le III./JG 132 reçut des biplans Ar 68 E en un premier temps.

Comme il en fut pour toutes les unités de la Luftwaffe d'avant 1939, ses cadres furent fournis par les autres Geschwader. Le Kommandeur du III./JG 132 était le Maj. Dr. Ing. Ernst Bormann, un ancien as de la Jasta 2 crédité de seize victoires en 1918, qui avait été réentraîné en secret à Lipetsk (en URSS) et avait ensuite servi dans le bombardement. Il avait sous ses ordres les escadrilles suivantes : -7./JG 132 : l'Oblt. Günter Reinecke qui menait peu



L'Ar 68 E « 4 jaune » de la 9./JG 132 durant l'été 1938. Contrairement aux usages, la bande ondulée du troisième Gruppe était peinte devant la croix de fuselage.

avant la 4./JG 132 et disposait donc d'une certaine expérience. Engagé comme fantassin en 1927, il avait obliqué vers la nouvelle Luftwaffe en 1934. -8./JG 132 : l'Oblt. Wolfgang Falck. Également soldat dans la Heer en 1931, il avait été entraîné comme pilote à Lipetsk et fut ensuite, entre autres, instructeur à Schleissheim. Adjudant attaché au Stab/JG 132, il avait demandé à quitter ses fonctions administratives pour obtenir un commandement actif et ainsi revoler. -9./JG 132 : l'Oblt. Josef Gutmann, un Autrichien originaire de Graz.

En septembre 1938, la 9^e escadrille remplaça ses Ar 68 par une douzaine de He 112 B-1. Selon W. Falck : *Le He 112 était la réponse de la firme Heinkel à la demande du Ministère de l'Air d'un chasseur monoplace et monomoteur. Il était entré en compétition avec le Bf 109. Il était aussi rapide que son concu-*

rent mais virait bien mieux et, le plus important, avait un large train d'atterrissage contrastant avec celui bien plus étroit du 109. Si on l'avait adopté, on aurait évité bien des accidents et des pertes car, entre des mains inexpérimentées, le Bf 109 pouvait être un appareil suicidaire [2]. Cet avis extrêmement favorable – Falck va jusqu'à traiter l'appareil de « fantastique » – semble avoir été partagé par beaucoup. Il ajoute : *Peu avant la crise des Sudètes, les He 112 furent vendus au Japon mais, comme on en avait besoin pour entrer en Tchécoslovaquie, ils furent repeints en urgence car ils arboraient déjà des marquages nippons. Après l'annexion des Sudètes, nous dûmes les céder à nouveau et ils partirent en Asie, servant alors de modèles pour de nombreux avions locaux.* Cet épisode confirme que la Luftwaffe manqua continuellement de moyens et dut, à l'occasion, recourir à semblables subterfuges pour faire croire en une puissance parfois illusoire [3]...



L'Oblt. Wolfgang Falck, Staka de la 8./JG 132. Cette escadrille allait être rebaptisée 5./ZG 141 en novembre 1938, puis 2./ZG 76 en mai 1939.

[2] Dans son ouvrage de souvenirs, Falck affirme erronément que sa 8e escadrille fut équipée de He 112. Il est par contre certain qu'il dut tester cet appareil à plusieurs reprises.
[3] On trouve un autre exemple de cette « tactique » au cours de la visite en Allemagne du général français Joseph Vuillemin en août 1938. L'officier assistant à une démonstration du He 100 V2 à Rostock-Marienhöhe fut intoxiqué par des conversations bien rodées entre les généraux Milch et Udet laissant croire que le He 112 U2, un excellent chasseur qui devait (disaient-ils !) remplacer le Messerschmitt Bf 109, était déjà sur les chaînes de montage. D'où une confusion constante entre He 100, He 112 et Bf 109. Des pilotes alliés allaient ainsi revendiquer des victoires sur « He 100 » ou « He 112 » parfois jusqu'en 1943 !



Deux vues du He 112 B-1 « 4 jaune » de la 9./JG 132 vers septembre-octobre 1938. Ces appareils ne demeurèrent que peu de temps dans cette escadrille.





René Colcomb, l'entrepreneur

Par Philippe Guillermoin
(profils d'Éric Schwartz)

Magnifique vue inédite du Cne Colcomb dans l'habitacle de l'Albatros D.III « Vera. » sur le terrain de la Melette en avril 1917. Portant le numéro de série D.2096/16, ce chasseur de la Jasta 24 a été capturé le 21 du mois. Le rédacteur en chef vous en dira un peu plus sur cet appareil dans un prochain numéro du magazine !
(toutes les photos : coll. famille Colcomb, sauf autre mention)



La propriété d'Orsay où René Colcomb passe une bonne partie de son enfance et qu'il n'oubliera jamais.

Le 16 août dernier s'est tenue à Saumur la cérémonie de baptême de la 137^e promotion des ORSEM, les officiers de réserve spécialistes d'état-major. Cette promotion porte le nom du lieutenant-colonel René Colcomb. Peu connu du public à son époque, totalement oublié de nos jours, René Colcomb a pourtant été un des grands chefs d'escadrille de la Première Guerre mondiale, ami et parfois chef de certains de nos plus grands as. Remontons le temps et découvrons la vie de cet homme discret...

1886-1914 : UNE JEUNESSE EUROPÉENNE

Alphonse Clément René Colcomb naît le 30 juillet 1886 à Orsay, en Seine-et-Oise, notre Essonne actuelle. Il est le troisième enfant de Raymond Colcomb et de son épouse Alice, née Tharin. René (son prénom usuel) a deux sœurs aînées, Marguerite née en 1883 et Madeleine née en 1885. Son père, brillant élève au lycée Henri IV puis étudiant en droit, est avocat, mélomane et viticulteur ; il est propriétaire du domaine de Montgiraud, dans le Bordelais. Bien que parisiens depuis plusieurs générations, les Colcomb sont originaires d'Angleterre et plus précisément du comté du Herefordshire, dans les Midlands de l'Ouest, d'où leur ancêtre James et son épouse Catherine avaient émigré pour s'établir à Paris vers 1790. L'époque était troublée mais le couple et ses trois enfants firent souche... Du côté de sa mère, René descend d'une famille du Doubs. Ses grands-parents maternels Alphonse et Joséphine Tharin se sont établis en Belgique, à Lokeren (entre Gand et Anvers), où ils possèdent une entreprise de textile.

René grandit donc entre le domicile familial de la rue d'Alésia, dans le XIV^e arrondissement de Paris et la belle propriété d'Orsay. Outre les visites familiales en Belgique, les vacances d'été se déroulent à Saint-Cast, en Bretagne. Le garçon vit une enfance heureuse et privilégiée ; sa scolarité solide chez les Pères Maristes de la rue de Vaugirard complète l'ensemble. En 1906, son père décide de vendre Orsay et de s'établir définitivement en Belgique. Titulaire d'un bac sciences-langues, René est alors étudiant à l'École des Mines de Liège, dont il sort ingénieur en juillet 1907. Il est temps désormais d'accomplir son service militaire. René rejoint la France pour y être incorporé



au 145^e régiment d'infanterie à Maubeuge où il grimpe rapidement les échelons : 2^e classe le 9 octobre 1907, caporal le 9 février 1908, sergent le 25 septembre 1908 puis sous-lieutenant de réserve le 1^{er} avril 1909, à l'issue d'un cours d'officier de six mois qu'il termine à la 4^e place sur 78, avec une moyenne générale de 17,27 sur 20. Ce bon classement lui permet d'envisager un poste en Bretagne, mais c'est finalement au 11^e régiment d'infanterie de Montauban qu'il est affecté.

Revenu à la vie civile, René revient en Belgique et intègre grâce à l'un de ses oncles, Charles de Hèle, l'entreprise textile familiale Dutoit. L'ingénieur de formation occupe rapidement des fonctions commerciales et accroît son expérience par le biais de séjours prolongés en Allemagne et en Angleterre. Les Dutoit ou du Toit descendent d'une vieille famille espagnole, les « del Tecto », qui participa à la Reconquista et dont l'un des membres, Pierre del Tecto, fut fait vicomte à la bataille de Saint-Trond (Belgique) par Charles le Téméraire, duc de Bourgogne, le 28 octobre 1467. C'est donc ainsi qu'il rencontre Denise du Toit. Le jeune homme est séduit par cette jeune femme de trois ans sa cadette, et le sentiment est réciproque puisque leur mariage est célébré le 21 novembre 1911. René, qui a perdu sa mère en février de la même année, fonde ainsi sa propre famille ; Roger, son fils aîné, voit le jour le 24 septembre 1912. Le couple aura quatre autres enfants, Monique, Jacques, Gérard et enfin Claude la petite dernière. Le père de René, Raymond Colcomb, s'éteint à son tour le 27 juin 1913.

L'année suivante, tout semble sourire au jeune couple, bel exemple d'une « synthèse » familiale européenne où se croisent la France, la Belgique, l'Angleterre, l'Espagne et même l'Allemagne... L'été 1914 venu, il fait chaud. L'Europe s'embrase.



René Colcomb vers 1905.
L'avenir est à lui !

Plaque d'identification du Sdt René Colcomb, classe 1906, inscrit sous son premier prénom de l'état-civil : Alphonse.

À gauche : le S/Lt Colcomb au 11^e RI de Montauban en 1909.

À droite : le 21 novembre 1911, René épouse Denise du Toit à Schaerbeek (la ville natale du futur président de la République Paul Deschanel), en banlieue nord de Bruxelles.



Par Christophe Cony

LA LENTE AGONIE DES DERNIERS SOUKHOÏ SU-25 UKRAINIENS

La supériorité aérienne russe a progressivement contraint l'aviation ukrainienne à recouvrir les surfaces inférieures de ses avions de peintures « haute visibilité », les fantassins ukrainiens ayant tendance à tirer sur tout ce qui vole ! **Vus de face, les Su-25 de la 299^e BrTA sont normalement bleu à gauche et jaune à droite, mais ce Su-25 photographié en mai 2023 sur le front de Donetsk porte des couleurs inversées. Il s'agit d'un des deux exemplaires macédoniens (50 ou 51 bleu) qui emporte des roquettes non réservées Zuni en plus de ses réservoirs supplémentaires.** (DR)

LES « HACHOIRS À VIANDE » DE SOLEDAR ET DE BAKHMOUT

Nous avons quitté les Soukhoï Su-25 de la 299^e brigade d'aviation tactique ukrainienne en janvier 2023. Que sont-ils devenus un an et demi plus tard ? Reprenons ici le fil de leur histoire pour tenter d'établir la situation actuelle de la 299^e BrTA, un an et demi plus tard... Grâce à l'ouverture progressive des archives de l'administration ukrainienne, il est déjà possible d'apporter quelques précisions et corrections aux deux premières parties de cet article, parues dans *AVIONS* n° 250 et 251 :

-Le capitaine Tchcherbakov n'est pas décédé le 26, mais dans l'après-midi du **24 février 2022**. Son Su-25M1 « 30 bleu » s'est écrasé sur la commune de Tchapylnka dans l'oblast de Kherson, à proximité de la péninsule de Crimée.

-Le **26 février** à 17h55, le capitaine Antykhovytch a été tué près du village de Fedorovka aux commandes du Su-25M1 « 31 bleu », tandis que le commandant Lazarenko est parvenu à effectuer un atterrissage en urgence sur le Su-25M1 « 15 bleu » qui avait été gravement endommagé par un MANPADS. C'est le même jour et non le 27 que le lieutenant Maksimov a été abattu vers Molodjine, au nord-est de Kherson, sur le Su-25M1 « 49 bleu ». Bien qu'il soit parvenu à se parachuter, il était blessé aux deux jambes et à la colonne vertébrale et a été capturé par les troupes russes.

-Le **2 mars**, le capitaine Korpan s'est écrasé à bord du Su-25M1 « 29 bleu » peu après avoir décollé de Starokostiantyniv. Cette base étant située loin du front, il pourrait avoir été victime de la DCA ukrainienne.

-Le **3 mars**, le capitaine Moroz a été abattu par des MANPADS en attaquant une colonne russe. Son Su-25M1 « 40 bleu » s'est écrasé à moins de deux kilomètres du village de Novooleksandrivka dans l'oblast de Mykolaïv.

-Des images satellites ont montré que lors d'une l'attaque de la base de Koulbakino, vraisemblablement le **4 mars**, deux Su-25 (dont un portant encore l'ancien camouflage vert clair) ont été pulvérisés sur le parking par des frappes de missile. On ignore s'il s'agissait de monoplaces ou de biplaces.

-Le **10 avril** à 05h10, cinq missiles russes ont frappé la base de Dnipro où un Su-25 a été totalement détruit dans un des hangars ; il pourrait s'agir du Su-25M1 « 15 bleu » qui avait été gravement endommagé le 26 février précédent.

-Le **26 juillet 2022**, l'appareil à bord duquel le commandant Koukourba a été abattu et tué en combat aérien au sud de Dnipro était le Su-25M1K « 16 bleu ».

Revenons-en maintenant au début de l'année 2023. Le **21 janvier**, les systèmes de défense antiaériens russes réclament un Su-25 près d'Antonovka dans la République populaire



de Donetsk (RPD). Le **27**, la mort du capitaine Daniil Mouratchko – éjecté à trop basse altitude à Tchabelkivka (près de Kramatorsk en RPD) après que son Su-25 a été touché par un missile anti-aérien – a été attribuée à la chasse russe par le GQG ukrainien ; mais il faut noter que le Ministère de la Défense Russe (MDR) n'a mentionné aucune victoire aérienne dans ce secteur situé en arrière du front, que ce soit de la part de la chasse ou de celle de la DCA. Il est donc possible que cette perte soit liée au *Su-25 russe* revendiqué à cette date *dans la direction de l'Est* par les artilleurs ukrainiens de la 201^e brigade de missiles antiaériens (201^e ZRBr).

Évoquant son ailier décédé, le commandant opérationnel de la 299^e BrTA, le lieutenant-colonel Rostyslav Lazarenko, a aussi parlé de la formation des pilotes de Su-25 : *Oui, « Danya » était l'un des meilleurs pilotes de l'unité mais jusqu'à récemment, il n'était pas comme ça. Début 2022, c'était un très jeune officier avait une expérience minimale... Et c'est lui et ses camarades qui sont devenus les cadres de l'unité. (...) Certains tireurs d'élite, des pilotes de première classe, qui avaient crié avant l'invasion qu'ils seraient les premiers à aller au combat, ont changé d'avis et ont décidé qu'ils étaient « trop précieux » pour se risquer au combat. Je suis le doyen du groupe, j'ai 28 ans. Je suis le doyen du groupe non seulement par mon grade et ma fonction, mais aussi par les années. La plupart des pilotes de combat sont très jeunes. Il n'y a que quelques exceptions, par exemple, un père qui se bat pour deux [1] – pour son fils et pour lui-même (son fils était pilote et est décédé lors d'une mission de combat) – et un homme dans la cinquantaine qui s'est précipité de l'étranger et est redevenu opérationnel. Les autres sont plus jeunes que moi, souvent de très jeunes garçons. Bien sûr, c'était parfaitement stupide d'expédier ces jeunes gars au combat en février. Nous les avons envoyés étudier. Cependant, une fois de plus, au centre de formation, on ne leur a pas du tout enseigné ce dont nous avions besoin... Dès avril-mai, ils ont été expédiés dans mon unité, y compris « Danya ». Je me souviens comment nous*



avons pris sous notre aile. Autrement dit, des pilotes expérimentés ont non seulement effectué les vols de guerre, mais ils ont également formé des jeunes au combat.

La densité de la DCA et surtout la supériorité aérienne russe obligent à présent le Ministère de la Défense Ukrainien (MDU) à faire un « black-out » total sur les opérations de ses Su-25, de sorte que les seules sources qui mentionnent l'activité des « Gratch » (corbeaux) ukrainiens sont les communiqués du MDR. Nous les mentionnons ici non pas pour leur fiabilité, très aléatoire, mais parce qu'ils précisent au moins les secteurs dans lesquels opèrent les Su-25 de la 299^e BrTA. Le **8 février**, la DCA russe revendique un Su-25 près de Kherson. Le **22 février** vers midi, c'est un MANPADS Verba qui aurait descendu un Su-25 qui tentait de bombarder Nova Kakhovka ; l'appareil serait tombé vers Tyahynka (Tyaginka) au nord-est de Kherson. Les **1^{er}** et **6 mars**, l'artillerie antiaérienne réclame encore deux Su-25 près du village de Krynk, également au nord-est de Kherson. Le **20 mars**, ce sont cette fois des chasseurs des forces aérospatiales russes qui revendiquent un Su-25 à

Toujours opérationnel en septembre 2022, le Su-25M1 « 45 bleu » était probablement le dernier monoplacement de la brigade à encore porter l'ancien camouflage « tréfle » en tons de vert. (toutes les photos : MDU, sauf autre mention)

Un « Gratch » armé de lance-roquettes B-13L est préparé pour sa prochaine mission en mars 2023. Son camouflage intégralement gris montre qu'il s'agit d'un des cinq Su-25 stockés remis en service après l'attaque russe (22, 24, 25, 27 et 43 bleus).

[1] Il s'agit du colonel Igor Parkhomenko, qui a repris le combat en hommage à son fils Sergueï tué le 14 mai 2022.



Le Col Sergueï Samoilov, commandant administratif de la 299^e BrTA, en mai 2023.