

# L'As des As Jan Zumbach (1915-1986)

Autor(en): **Bonard, Claude**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2017)**

Heft [1]: **Numéro Thematique Aviation**

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-781646>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Le pilote dans son appareil.  
Toutes les photos via l'auteur

## Histoire

### L'As des As Jan Zumbach (1915 – 1986)

#### Of spéc Claude Bonard

*Historien, ancien chancelier de la République et canton de Genève*

**A** lors que de nombreux polonais se sont établis en Suisse, notamment depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, des Suisses se sont expatriés en Pologne, souvent poussés par des raisons économiques. Les grands-parents de Jean Zumbach avaient fait le choix de quitter la Suisse et Jean naît le 14 avril 1915 à Ursynow, quartier situé aujourd'hui au sein de l'agglomération Varsovie. Le garçon, portant les prénoms polonais de Jan Eugeniusz Ludwig est pourtant détenteur d'un passeport suisse. Après des études sans histoires, en 1936, Jan souhaite devenir pilote, il camoufle sa nationalité suisse et arrive à s'engager dans les forces armées polonaises. Dans l'infanterie tout d'abord, puis assez rapidement puis dans l'aviation. Il passe son brevet de pilote, suit l'École des cadets officiers d'aviation avant d'être promu officier en 1938.

Il ne participe pas à la campagne de 1939 en raison d'un

accident aux commandes de son appareil. Désireux de poursuivre la lutte et après un périple rocambolesque via la Roumanie et Beyrouth il arrive à embarquer pour la France où il retrouve ses camarades polonais qui ont pu passer en France. En effet, après la défaite polonaise face à l'agression conjointe des armées de Hitler et Staline, plusieurs unités de l'armée polonaise réussirent à gagner la Roumanie avant d'être rapatriées en France. Jan Zumbach poursuit le combat jusqu'en juin 1940. Après la défaite de la France, environ 30'000 soldats polonais réussissent à gagner l'Angleterre. Ils poursuivent la lutte sous les ordres du Gouvernement polonais en exil du général Sikorski. Les pilotes polonais sont regroupés au sein de plusieurs escadrilles (Squadrons). Jan Zumbach va s'illustrer à de nombreuses reprises au sein de l'escadrille de chasse No 303. Sa bravoure deviendra vite légendaire à tel point qu'il devient le 17 mai 1942 commandant l'escadrille, devenue mythique au



sein de la Royal Air Force (R.A.F.). Il remportera avec la 303 au total 12 victoires homologuées, 5 probables et comptabilisera aussi 1 appareil ennemi endommagé. D'autres sources mentionnent même 17 victoires. A l'issue de son temps de commandant, d'escadrille, Jan Zumbach occupe plusieurs fonctions à responsabilité au sein de la R.A.F. au sein de laquelle il est devenu un personnage de légende adulé tant par les Polonais que par les Anglais.

Une fois la guerre terminée, il quitte le service actif en 1946 et s'installe en Suisse pour un temps, avant de s'établir en France où il fonde une famille et ouvre une même boîte de nuit à Paris. En effet, comme pour beaucoup d'anciens « as » de l'aviation militaire, sa reconversion civile après tant d'années de guerre est difficile. Avec quelques anciens pilotes de chasse démobilisés, il crée aussi la société d'avion-taxi « Flyaway Ltd » et se livre à divers trafics avant de devenir, comme beaucoup d'autres à cette époque, « mercenaire. » Une vie aventureuse qui convient bien à sa personnalité. Les troubles liés à la décolonisation en Afrique constituent un « âge d'or » pour les mercenaires. Au Congo, le dirigeant Moïse Tschombé fait sécession le 11 juillet 1960, proclame l'indépendance de la province du Katanga et lève une armée. Il recrute en partie ses cadres au sein de réseaux de mercenaires. Sous le pseudonyme de « Mister Brown, » Jan Zumbach sera du nombre et met sur pied l'armée de l'air du Katanga.

Quelques années plus tard, on retrouve « Mister Brown » au Nigéria en proie à la guerre causée par la sécession de la riche région du Biafra qui se constitue en république. On lui propose de devenir le commandant en chef de l'aviation du Biafra. Surnommé « Kamikaze Brown, » Jan Zumbach accomplit plusieurs missions de combat comme pilote de B-26. Une fois le conflit terminé, il revient en France sans cesser ses activités aventureuses.

Il rédige aussi des souvenirs publiés sous le titre de *Mister Brown, Aventures dans le ciel*. Il meurt à Paris, le 3 janvier 1986 dans des circonstances troubles. En Pologne et en Grande-Bretagne, Jan Zumbach fait figure aujourd'hui encore de héros national, un « As des as » au passé glorieux de chevalier du ciel alors qu'en Suisse, il est presque oublié.

C. B

Avec l'aimable autorisation de l'éditeur, cet article reprend la notice consacrée à Jan Zumbach publiée dans l'ouvrage *Quel est le salaud qui m'a poussé ? Cent figures de l'Histoire suisse*, sous la direction de Frédéric Rossi et Christophe Vuilleumier, Gollion, Infolio éditions, 2016, p. 206-207

Sources :

Zumbach Jean: *Mister Brown, aventures dans le ciel*, Paris, Laffont, 1973, 367 p.

Lire aussi :

<http://www.kriegsreise.de/relikte/zumbach.htm>

<http://www.histoiredumonde.net/Zumbach.html>

[http://www.cieldegloire.com/005\\_zumbach.php](http://www.cieldegloire.com/005_zumbach.php)

<http://www.pon.uj.edu.pl/?p=8682&lang=en>

<http://niebieskaeskadra.pl/?control=8&id=14>

Revue des revues

### Chasse nocturne

Plusieurs publications se sont récemment intéressées à la chasse nocturne allemande durant la Seconde Guerre mondiale, à l'instar du *Fana de l'Aviation* No. 568 de mars 2017. Il y est question en particulier de la nuit du 30 au 31 mars 1944, où les Messerschmitt Bf 110 et Junkers Ju 88 équipés de radars abattent plus de 100 bombardiers britanniques lors d'un raid sur Nuremberg.

La chasse allemande a également testé le développement d'appareils de chasse spécialisés contre les bombardiers le jour. Aerojournal retrace dans son numéro 58 l'histoire des « Sturmflieger » : une escadrille équipée de Focke Wulf FW190 surblindés (le pare-brise est renforcé de 3 cm de verre blindé) et dont l'armement renforcé – jusqu'à tester le canon de 30 mm MK108, redoutable mais efficace seulement à une portée de quelques dizaines de mètres des quadrimoteurs. L'escadrille ne sert qu'entre janvier et mars 1944 car les Américains trouvent des parades – en renforcement notamment leurs chasseurs d'escorte, plus agiles que les lourds FW190.

L'*Aerojournal* No. 59 consacre un dossier au Heinkel He 219 Uhu, un avion très en avance sur son temps doté d'un siège éjectable et d'un train d'atterrissage tricycle. Autre avion de chasse insolite, le Messerschmitt Me 210/410 fait l'objet d'un article dans *FlyPast* en avril 2017. L'*Arado 234 Blitz* à réaction a été tour à tour employé comme bombardier rapide, comme avion de reconnaissance, mais a également été adapté à la chasse nocturne. L'*Aerojournal* Hors Série No. 25 lui consacre un article.

Le *Fana de l'Aviation* nous a impressionné avec son hors série No. 59 consacré à la chasse de nuit britannique – un chapitre moins bien connu que son homologue germanique. On y découvre à tous les échelons le professionnalisme et la qualité des matériels de la Royal Air Force, dont les *Beaufighter* et *Mosquito* ont nettement surclassé leurs adversaires.

Sur le sujet également, on rappellera deux publications Osprey : « Luftwaffe Night Fighter Units 1939-1945 » par Jerry Scutts, qui évoque les matériels mais surtout les unités et les figures de cette arme nouvelle. Et pour ne pas être en reste, Warren Thomson a rédigé un très bon volume sur le chasseur de nuit américain dédié à la chasse nocturne : *P-61 Black Widow Units of World War 2*. Le P-61 est en effet réputé pour avoir abattu le dernier appareil de l'Axe au-dessus du Japon, le 14 août 1945. Ce superbe appareil aurait pu servir encore mieux si la Guerre s'était prolongée : il disposait notamment d'excellentes qualités pour les missions d'interdiction nocturne, la lutte contre les sous-marins, la reconnaissance, etc. Mais après 706 exemplaires, la production est stoppée au profit d'avions à réaction, plus rapides.

A+V



