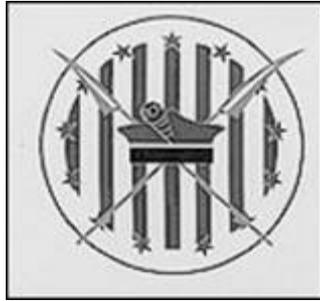


CHAPITRE 4

Escadron de chasse 303 (KOSCIUSZKO) - Base de Northolt.



C'est le 1^{er} Juin 1943 que Zénon franchit la grille de l'entrée principale de la base RAF de Northolt située à 9 kilomètres à l'ouest du centre de Londres, pour intégrer en temps que pilote, le très célèbre escadron de chasse polonais 303. En fait le lieu exact où était la base se situait très exactement sur le territoire de la ville de Ruislip, mais le nom de la base était celui de la ville où était située la gare ferroviaire la plus proche !



Carte d'appartenance au Sqn 303.

Cette unité était composée de deux *Flights* (Escadrilles) : A et B. Zénon fera partie du second. A titre indicatif il était facile de reconnaître si tel ou tel appareil appartenait soit au **A** ou du **B** : en effet, souvenez-vous de la lettre seule située juste après la cocarde Raf. C'était elle qui déterminait l'un de ces deux *Flights* car en fait les Polonais avaient tout simplement partagé l'alphabet en deux parties pour en faire la distinction :

Flight A : du **A** au **L**

Flight B : du **M** au **Z**

Celle-ci fut créée sur cette même base le 2 Août 1940 au début de la Bataille d'Angleterre et devint la seconde escadrille de chasse polonaise à voir le jour, mais la première à entrer en action. En l'espace de trois mois, elle fit ses preuves en devenant l'unité ayant remporté le plus grand nombre de victoires parmi toutes les Unités de la RAF pendant toute la Bataille

d'Angleterre. Zénon fut très fier de se compter dans les rangs de cette escadrille de renom. Le commandant en chef de l'époque était le Capitaine Witomar Bienkowski. Ses premiers pas remontent juste après la fin de la Première Guerre lorsque deux américains, le Major Cederic E.Fauntlenoy et le Capitaine Merian C.Cooper se portèrent volontaires pour combattre et entraîner les aviateurs polonais après qu'ils aient entendu que les Russes menaçaient la Pologne. Ils créèrent ainsi l'escadrille n°7, ancêtre du 303, qui se composait en grande partie de volontaires américains, une quinzaine en tout, qui combattirent avec tous les honneurs pendant la guerre Polono Bolchevique de 1919-1921. L'escadrille prit le nom de Tadeusz Kosciuszko, en hommage au général polonais qui combattit aux Etats-Unis pendant la guerre de Sécession. Le lieutenant américain Elliot Chess en dessina l'emblème. Les 13 étoiles bleues et les raies représentent les 13 premiers états américains. Au centre les faux qui se croisent, et remodelées en forme de lances, ainsi qu'un chapeau à quatre coins représentent l'insurrection polonaise contre la Russie au 19^{ème} siècle.



Tadeusz Kosciuszko.

Après avoir rempli toutes les formalités administratives d'usage et effectué des vols de reconnaissance au-dessus du secteur comme toutes les nouvelles recrues, ses états de service indiquent qu'il effectua son premier vol opérationnel le 16 Juin 1943 en participant à une mission de sauvetage au large de Dungeness, au sud de la côte anglaise. Ce vol dura une heure et vingt minutes et eut pour but d'effectuer des recherches afin de retrouver un pilote abattu au-dessus de La Manche et donc tombé en mer. Pendant ce mois de juin Zénon effectua 5 autres missions similaires dans ce même secteur des côtes sud.

Au cours de ce même mois le Squadron vit ses Spitfires Mk.Vb remplacés par des Mk. IXc. Cette autre version du Spitfire était un Vb amélioré avec un moteur Merlin 61 et une hélice à quatre pales. Cet avion fut tout particulièrement créé pour combattre le redoutable chasseur allemand Focke Wulf 190 qui surclassait le Vb.



Spitfire IXc serial BS 451.
Photo collection Bartkowiak.



FW.190

Le 2 Juillet Zénon prit part à sa première sortie opérationnelle. Celle-ci allait ressembler à bon nombre de celles qu'il effectuerait dans les mois à venir et connue dans le jargon RAF sous le nom de *Rodeo*.

Cette fois ce sera le 303 à la manœuvre au nord de Rouen, à Pavilly précisément, et le temps de vol prévu était d'une heure et trente cinq minutes.

Voici l'opération telle qu'elle a été résumée dans le livre de bord de l'escadrille :

« Rodéo 236. 11 Spitfires Mk.IX sous les ordres du Wing Leader le W/C (Wing Commander) Gabszewski ont décollé à 15h50 direction Pointe d'Ailly-Pavilly-Bernay-Fécamp. Tout s'est déroulé comme prévu sauf que le Wing est allé plus loin que prévu à l'intérieur des terres et a mis le cap retour au-dessus de Cabourg à 16h45. Tous les appareils se sont posés à 17h20. Aucun appareil ennemi détecté. Météo : 3/10 de cumulus jusqu'à 15000 pieds. Brume jusque 7000 pieds. Excellente visibilité au-dessus. »

Le lendemain le Capitaine Jan Falkowski devient l'officier commandant l'escadrille.

A la fin juillet Zénon avait effectué 10 sorties opérationnelles et 7 missions de sauvetage totalisant ainsi presque dix sept heures de vol. Dès cet instant il ne se considérait plus novice. En août il prit à nouveau part à 7 missions du même type.

Il effectua néanmoins son premier *Sweep* (attaque à basse altitude), nom de code *Rodeo*, le 28 du même mois dans le secteur du Touquet, endroit où les chasseurs allemands de première ligne étaient basés. Ils étaient familièrement appelés les: »*Abbeville Boys*«. Mais à cette époque de l'année 1943 la plupart des équipages ennemis avaient reçu l'ordre de se rapprocher de l'Allemagne pour la protéger des fréquents raids diurnes effectués par les bombardiers américains.

Ces *Sweeps* pouvaient réunir jusqu'à 36 Spitfires volant les uns à côté des autres soit pour leurrer les chasseurs allemands ou pour attaquer leurs aérodromes ou des cibles bien précises. Bien entendu ce ne fut pas son seul *Sweep*, car quelquefois lorsque les bombardiers sous escorte étaient sur le chemin du retour et qu'aucune information émanant du contrôle au sol signalant la présence de chasseurs ennemis dans le secteur, alors permission était donnée au chef d'escadrille d'accorder à ses pilotes la permission de quitter la formation et effectuer un *Sweep* à très basse altitude !



Photo Wojciech Zmyslony. Le 303 en formation.

Sur d'autres raids, le 303 jouait les éclaireurs afin de s'assurer que la Chasse ennemie ne se manifesterait pas dans le secteur de vol lorsque les bombardiers approcheraient de l'objectif.

Le 4 Août 1943 à l'occasion du Ramrod 187, un tel *Sweep* précédait 36 bombardiers B26 Marauder.



B26 Marauder.

Zénon sur un Spit IXc BS451 RF-M, fut l'un des 11 pilotes que le 303 avait envoyé en compagnie de 11 autres du Squadron 316. C'est ainsi qu'ils arrivent au-dessus d'Etretat à 19h17 à 26000 pieds, piquent au sud et prennent immédiatement la direction de l'estuaire de la Seine. Ayant été averti de la présence de l'ennemi dans le secteur de Bernay ils n'en virent aucun et donc prirent un cap nord-est et furent à nouveau informé de cette présence ennemie au-dessus de Rouen mais une fois encore absolument rien en vue, ils firent alors demi-tour pour « rentrer à la maison »!

Le 23 Août 1943 fut un jour mémorable pour Zénon et tout le Squadron car le Général Sonskowski, Commandant en chef des Forces Armées Polonaises et successeur du défunt Général Sikorski (tué accidentellement dans le crash du B24 Liberator à Gibraltar, dans la nuit du 4/5 Juillet 1943, devant le ramener en Angleterre.), vint rendre visite au *Wing* de Northolt !



B24 Liberator.

En septembre 1943 il effectua essentiellement quelques dix *Ramrods*, idem en octobre. Au 7/11/1943 Zénon totalisait 57 heures de vol opérationnelles. Depuis trois ans l'escadrille n'avait cessé d'être sur le théâtre des opérations. Les autorités décidèrent donc de l'envoyer en Irlande du Nord le 12/11/1943 pour un « repos » amplement mérité !



Northolt automne 1943, peu avant le départ pour Ballyhalbert.

BASE DE BALLYHALBERT (Irlande du Nord) .

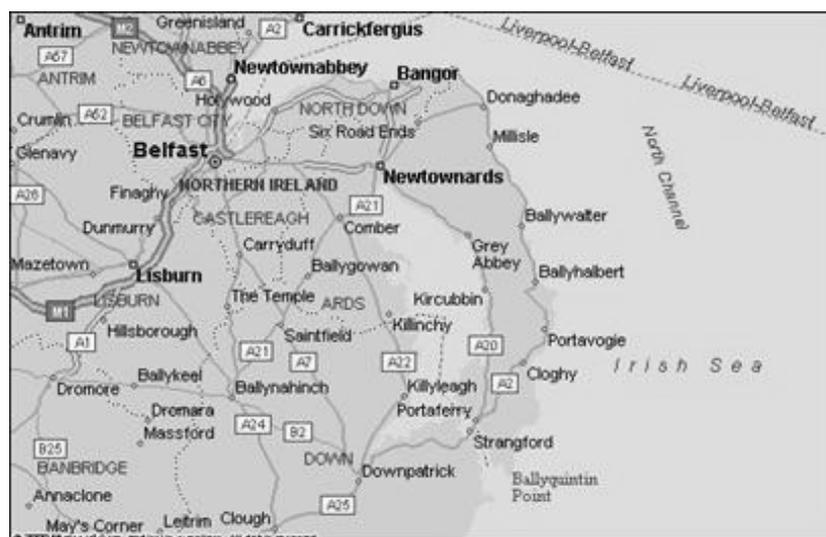




Vue aérienne de la base de Ballyhalbert 26/10/1942.



Irlande du Nord



Ballyhalbert est situé à l'est, en bordure de mer sur une étroite péninsule se jetant dans la Mer d'Irlande, *Ards Peninsula*, au sud-est de Belfast.



Ballyhalbert 1940.

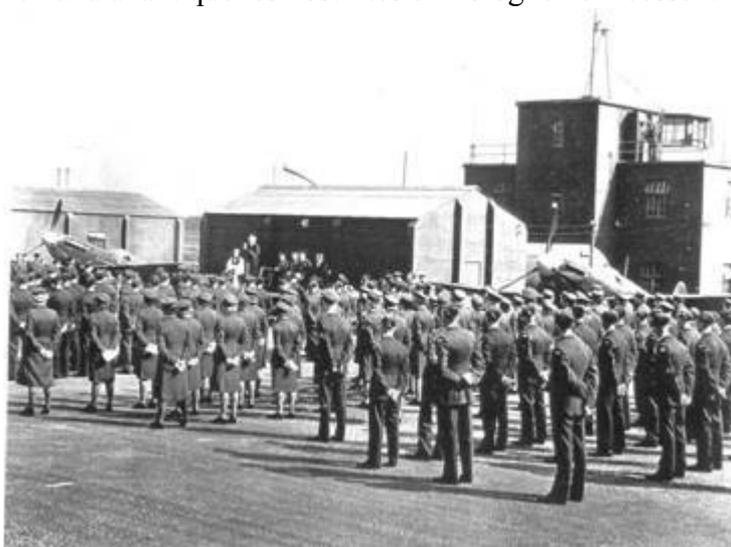
Le 303 changea à nouveau de type de Spitfire. Cette fois il fut équipé du *LF Vb* une version basse altitude du *Vb* qu'ils avaient déjà connus à Northolt, et que le Squadron polonais 315 qui venait de quitter cette base leur avait laissé.

Ces deux versions étaient similaires, à la seule différence que le *LF Vb* avait le bout des ailes rogné, c'est à dire coupé, pour améliorer ses performances en basse altitude, tel que décrit dans le premier chapitre. Quelques jours après l'arrivée de l'escadrille, le 20/11/1943 le Capitaine Tadeusz Koc. DFC (Distinguished Flying Cross) devient son nouveau Commandant, le jour où Zénon fête ses 22ans ! On dit qu'il fut le dernier polonais à avoir



T.Koc.

abattu un avion allemand avant que les hostilités en Pologne ne « cessent » en octobre 1939.



Aérodrome de Ballyhalbert : Squadron 315.

Patrouilles.

Zénon participa à de nombreuses patrouilles de surveillance de convois maritimes que le Squadron avait la charge. Certaines au nord-est de Belfast d'autres au-dessus du North Channel entre l'Irlande et le Continent consistant à escorter des formations d'appareils fraîchement sortis des chaînes de montage aux USA. Lors de l'une d'elles, des Forteresses de l'USAAF se perdirent à cause du manque de compréhension des signaux envoyés aux pilotes américains leur demandant de suivre le Squadron 303.



La Forteresse volante (B17).

Témoin de la disparition tragique d'un pilote du Squadron.

Le 1^{er} Février 1944 Zénon écrira un rapport au sujet de la disparition du F/O Podobinski qui volait sur le Spitfire EN856 RF- ?, car il fut la dernière personne à l'avoir vu vivant ce 14 Décembre 1943. En fait ils devaient tous deux rentrer de l'aérodrome de Toome (ancienne base de l'U.S Air Force) situé sur la rive nord-ouest du Lough Neagh, à quelques 70km au nord-ouest de Ballyhalbert.

Zénon devait y chercher l'appareil (Spit Vb AD317) que son S/Ldr T.Koc avait du laisser le 12 Décembre pour réparation suite à quelques avaries. De même pour Podobinski. Pour aller jusque là, Zénon prît le Spit Vb BL474 à 13h10 pour se poser 30 minutes plus tard. Ce même Spit revînt à Ballyhalbert, piloté par le Squadron Leader T.Koc. Zénon note que les deux appareils du 303 n'étaient toujours pas réparés ce 13 Décembre 1943, et qu'ils ont donc dû rester sur place et y passer la nuit. Toome possédait une section de maintenance que l'on ne trouvait pas à Ballyhalbert, d'où la raison pour laquelle ils s'y sont rendus bien que Ballyhalbert était un aérodrome dit « Type Raf » avec des installations « aux normes » mais aussi et surtout ses trois pistes standard.

Le lendemain matin le temps étant déplorable ils ne reçurent l'autorisation pour décoller qu'à 14h10. Profitant de ce léger contretemps ils réglèrent quelques menus détails et se mirent notamment d'accord pour voler ensemble sous la couverture nuageuse, très épaisse, avec le F/O en Leader. Mais une fois en l'air Zénon se rendit compte qu'il avait radicalement changé d'avis puisqu'il grimpa par delà les nuages à 4.000 pieds !

Podobinski appela le Contrôle et tandis que celui-ci l'écoutait et lui répondait, le F/O ne pouvait pas l'entendre. C'est alors que le Contrôle entra en liaison avec Zénon tout d'abord pour l'informer de la situation puis pour lui demander d'établir, par gestes, le contact avec son Leader lui expliquant que les communications étaient coupées entre lui et le sol. Zénon estima qu'il devait rester 15 minutes de vol jusque Ballyhalbert et en appelant le Contrôle celui-ci lui

fit remarquer qu'ils étaient à 5 miles à l'est du terrain. Zénon essaya alors de persuader Podobinski de le suivre en le précédant, mais il n'en fut rien. Peut-être que, comme le souligna Zénon, « il ne voulut pas obéir à un subalterne ». Il accepta néanmoins de redescendre mais après deux tentatives et pour avoir voulu regrimper trop rapidement pour éviter les hauts reliefs en sortant des nuages, Zénon le perdit de vue à 14h35. Il signala la situation au Contrôle et effectua une reconnaissance laquelle s'avéra infructueuse tellement le plafond était bas. Il demanda l'assistance du contrôle au sol pour obtenir un cap à suivre jusqu'à ce qu'il puisse amorcer une descente en toute sécurité et rejoindre Ballyhalbert à 14h55.

Pendant les trois jours qui suivirent cet événement, le mauvais temps continuait et empêchait toute recherches. Le 4^{ème} jour le lieu du crash fut repéré sur l'Ile de Man, sur le mont Snaefell, et l'appareil identifié comme celui appartenant au F/O Podobinski. Tandis que cet événement ne semblait être qu'une perte comme tant d'autres, la question doit être posée : »Pourquoi a-t-il donc continué de voler si longtemps ? « Comme on l'a dit plus haut, la distance Toome – Ballyhalbert n'est que de 70km, et celle séparant Ballyhalbert de l'Ile de Man 50 autres. Et ces trois points en presque droite ligne. Il aurait du savoir en l'espace de quelques minutes combien de temps cela aurait-il pris pour atteindre Ballyhalbert, alors pourquoi ne pas avoir effectué une lente descente sur le même cap quand il se croyait être au-dessus de la base jusqu'à ce qu'il soit ou sous les nuages ou au-dessus de la mer ? Si il avait alors volé sur un cap similaire il aurait du se trouver au-dessus des terres et aurait pu trouver un terrain pour se poser ou alors effectuer un atterrissage forcé.

La réponse ne pouvait être que dans le cockpit du disparu !



« Operations Room ».

Voici un extrait du rapport que Zénon a rédigé quelques instants après son atterrissage :
« Le 14/12/1943, aux alentours de 14h10 je décollais de la base de Toome en tant que n°2 du F/O S.Podobinski. Le plafond nuageux se situait entre 2400-3000 mètres, visibilité environ 1 500 mètres. Après être passé par-dessus les nuages j'entendis le F/O S.Podobinski demander au « Contrôle » sous le code « Picco 20 » si ils le recevaient. Le « Contrôle » lui répondit qu'il le recevait 3/5 avec des crépitements sur la liaison radio. Puis le F/O S.Podobinski me demanda, en déclinant sa propre identité, si je le recevais. Je le recevais 5/5. Cependant je remarquais que quelque chose clochait avec mon transmetteur car lorsque j'ai voulu lui répondre je n'avais pas le retour de ma voix dans mes écouteurs. Après vérification des connections sur mon masque à oxygène je constatais un défaut de positionnement. Après l'avoir ajusté selon la bonne position je lançais : » Picco 20 ici Picco 37. Je vous reçois 5/5. Terminé » Puis j'entendis le « Contrôle » me demandant si je le recevais, je lui confirmais

«Affirmatif». Je ne leur ai plus parlé pendant 10 minutes environ car il avait terminé la conversation par « Compris, terminé ».

Au bout de 12 minutes j'interrogeais le « Contrôle » tout en maintenant un cap 120° : « Quelle est notre position ? ». Le « Contrôle » confirma que nous étions à 8 Km à l'est de la base. Au bout d'un moment celui-ci me demande de passer en tête, me suggérant au préalable de demander l'accord du F/O S.Podobinski, afin que je prenne le commandement de la formation. Je passais donc devant lui essayant d'attirer son attention en effectuant des mouvements latéraux avec mon appareil, puis gesticulant des mains je tentais de lui faire comprendre que ma radio fonctionnait et que je voulais mener la formation. Le F/O Podobinski me répondit négativement par gestes et fit virer légèrement son appareil vers bâbord me signifiant de reprendre ma position de n° 2. Le F/O S.Podobinski tenta par 3 fois de descendre sous la couche nuageuse mais reprit de l'altitude. Au moment où le « Contrôle » me demanda à nouveau de faire comprendre au Leader que je devais passer en tête et prendre le commandement, le F/O S.Podobinski se mit à descendre de nouveau sous les nuages. Lorsque nous fumes dans la ouate j'entendis le « Contrôle » dire quelque chose que je ne pus comprendre car je m'étais fortement concentré à ne pas perdre de vue mon Leader. Lorsque nous fûmes à 1 800 mètres, dans un virage à gauche très serré et à une trentaine de mètres derrière lui, je regardais vers le sol pour savoir où nous étions et je remarquais tout à coup que nous survolions un terrain fort accidenté et couvert de collines. Quelques secondes plus tard, je constatais que nous nous dirigions tout droit sur le flanc d'une montagne ! Je remis les gaz et repris rapidement de l'altitude. Mais pendant cette manœuvre j'ai perdu le contact visuel avec mon Leader. Je demandais au « Contrôle » de me donner un cap : « 300° ». Je l'ai maintenu pendant 10 minutes environ. Puis l'ordre me vint de glisser vers les nuages et à 300 mètres d'altitude je demandais à nouveau un cap : « 280° ». Deux minutes après j'étais au-dessus de la base et je me posais.

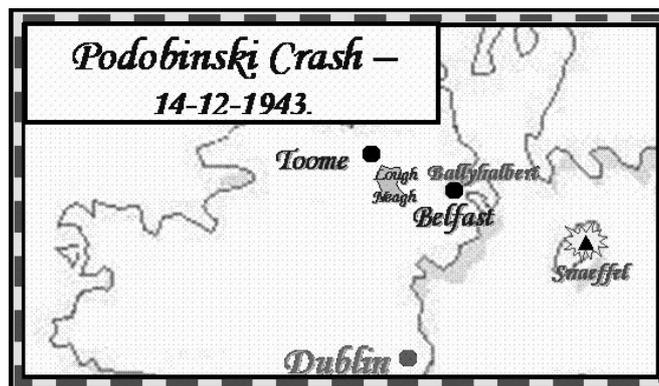
Temps très brumeux, 7/10 de nuages entre 300-500 mètres. »

Voici le texte original tel que repris dans le journal de bord de l'escadrille 303 :

14.12.43 About 14.30 hrs during return flight from TOOME to BASE has been lost P/O. PODOBINSKI, S. Most probably he crashed on the rocks or sunk in sea. Here is the report of Sgt. BARKOWIAK who flew with P/O. PODOBINSKI as No. 2.:

"On 14.12.43 at approx. 14.10 hrs I took off as No. 2 with P/O. PODOBINSKI from RAF. St. TOOME. The cloud ceiling was at 800 - 1000 ft., visibility about 1 mile. After rising above the clouds I heard P/O. PODOBINSKI asking Operations as "Picco 20" if they received him. Operations answered they received him with a strength 3 but with disturbances. Next P/O. PODOBINSKI asked me using his own name if I received him. I received on strength 5 and I noticed that there was something wrong with my transmitter because when I tried to answer him I didn't hear my own voice. After checking up the transmitter connection on the Oxygen Mask I noticed that it was not in correct position. After adjusting it to the correct position I answered "Picco 20 I am receiving you with strength 5, Picco 37 speaking - out" Then I heard Ops. asking me if I received them, I answered "Yes". I didn't speak to Operations for 10 mins., because they told me "ROGGER OUP". After about 12 mins. I asked Ops., keeping all the time a course of 120 degrees "What is our position?" Operations answered that we were 5 miles East of BASE. After a short while they told me to move forward and try to make P/O. PODOBINSKI agree to give the Leadership of the formation to me. Consequently I moved forward and tried to attract his attention by lateral movements of my a/c, then with gesture by hand I tried to make him understand that my wireless was alright and that I wanted to lead. P/O. PODOBINSKI answered with refusal gesture and turned his a/c slightly to port making me understand that I should return to No. 2 position. P/O. PODOBINSKI tried three times to get down through clouds but climbed again. At the moment when Operations told me once again to try to make leader understand that I should take over the leadership, P/O. PODOBINSKI started again to go down through the clouds. When we were in clouds I heard Operations saying something but I could not understand as I was concentrating so that I should not lose my leader. When at the height of approx. 600 feet in a deep turn to the left and about 20 yards from my leader I looked down to see where we were and I noticed hilly ground. A few seconds later I noticed that we were flying straight into a fairly high mountain. I opened the throttle and climbed fast but during this operation I lost my leader. I asked Operations to give me the course and they directed me on a course of 300 degrees and I flew on this course about 10 mins. Next they gave me the order to lower through the clouds and when I was at approx. 1000 feet I asked once again for the "fix" and I received a course 280 degrees. After 2 minutes I arrived over BASE and landed.

The weather was misty, clouds 7/10, at 1000 - 1500 feet.



L'Ile de Man.

Noël à l'escadrille.

Le 24 Décembre aucun vol ne sera programmé. Dans le N.A.A.F.I. restaurant (*Navy, Army & Air Force Institutes : Organisation à but non lucratif créée en 1921 par le gouvernement britannique dans le but de s'occuper des loisirs des forces armées sur la plupart des bases : clubs, bars, restaurants, magasins....*) on retrouvait le 303, le 3108 Servicing Echelon (*personnel au sol*) en charge des pilotes américains basés à Toome ainsi que d'autres invités.



Un N.A.A.F.I



Distribution du thé !

La salle était décorée comme il faut. Avant le repas, le S/Ldr T.Koc souhaita la bienvenue à tous et leur exprima ses meilleurs souhaits. Après cela, selon la coutume polonaise tout le monde cassa les hosties de Noël puis reprit en chœur des chants. Le repas fut certes très simple, mais l'ambiance qui régnait était plutôt chaude ! Avant que la soirée ne s'achève, T.Koc et l'Officier commandant le 3108 *S.E* distribuèrent les cadeaux envoyés par la « marraine » du 3108 Lady of Jersey : des agendas de poche, et des cigarettes de la part du

Polish Inspectorate General de la Polish Air Force. A la fin du repas la plupart des invités allèrent au dancing où une troupe amateur composée d'aviateurs et de *W.A.A.F* (personnel féminin de la Raf) mit de l'ambiance jusqu'au petit matin ! Un peu avant minuit certains prirent la direction de Kirkcubbin (à 2 ou 3 kilomètres à l'ouest de Ballyhalbert) pour y rejoindre la petite église où allait se dérouler la Messe de minuit.

Le lendemain matin, jour de Noël, vers 11h30 tout le monde se dirigea vers un des hangars de la base de Ballyhalbert pour une Messe. Les personnalités américaines et britanniques invitées furent émerveillés en écoutant les chants polonais. Peu après midi tout le monde se retrouva au mess des pilotes pour une collation servie, comme le voulait la tradition britannique, par les officiers. Au milieu de la salle trônait un sapin tout illuminé et garni de guirlandes multicolores. En cadeau on leur distribua des cigarettes. On pouvait entendre de temps en temps dans les haut-parleurs la douce mélodie d'une chanson de Noël.

Le Squadron reçoit ses lettres de Noblesse.

Le Squadron Leader Koc représentait le 303 à un dîner se déroulant au *Grand Hotel Central* à Belfast le mercredi 26 Janvier 1944, à la demande du Premier Ministre d'Irlande du Nord. Celui-ci avait voulu réunir tous les représentants des Forces Alliées présents à cette époque en Irlande du Nord. Au cours de ce dîner, le représentant américain profita de l'occasion pour exprimer haut et fort tous ses remerciements envers les Polonais pour le travail effectué lors des missions d'escorte lesquelles consistaient à ramener sains et saufs les équipages des bombardiers américains revenant d'Allemagne, bien souvent des B17, en difficulté au dessus de la Mer d'Irlande jusqu'à leurs bases respectives en Irlande ou en Ecosse.



TO MEET REPRESENTATIVES OF THE ALLIED FORCES
IN NORTHERN IRELAND

THE PRIME MINISTER
AND
GOVERNMENT OF NORTHERN IRELAND

request the pleasure of the company of

Squadron leader Koc

at Luncheon on Wednesday, 26th January, 1944, in
the Grand Central Hotel, Royal Avenue, Belfast.

1 for 1-15 p.m.

37

R. S. V. P.
Private Secretary,
Stormont Castle,
Belfast.

A toast to the 303rd — may we do our
 job as well as they have done theirs.
 Lt. Edward J. Reppa —
 pilot status no 38055

He were very green, and the fellows in
 the 303rd came to us in very friendly,
 and kindly spirit, we are proud of our
 Polish brethren, and hope that we may
 do the job that we have done. So here
 is to the Pilots of Poland, we love them
 and respect them.

Lt. Robert E. Jackson
 U.S.G.I. Flying 3rd
 (42-38054)



Membre de l'équipage du B17 42-38055, parmi lesquels Edward G. Reppa et Robert E. Jackson.

Entraînement d'appontage !

Zénon a certainement effectué plus d'heures de vol qu'il n'en est officiellement enregistré. Par exemple il cite les pilotes de l'*U.S Navy* qui l'ont entraîné ainsi que d'autres pilotes du Squadron, à se poser sur un semblant de pont de porte-avions dessiné à même le sol. Il persiste à dire que cela lui a apporté de l'expérience pour atterrir dans un lieu très confiné la nuit. Toutefois on se pose la question si ils l'ont été intentionnellement pour se poser en fait réellement sur un porte-avions si un jour ils devaient en emprunter un pour opérer sur un autre front de la guerre ? Ils se servaient de marquages dessinés sur une piste et représentant la taille et la longueur réelle d'un porte-avions. L'un des pilotes de la *Navy* se tenait sur la gauche des marquages pendant les phases d'approche et à l'aide d'une batte dans chaque main signalait au pilote allant « apponter » si il était trop haut, trop bas, trop sur le côté ou avait une aile trop basse, etc... A première vue Zénon et les autres pensait qu'il était impossible de se poser sur une surface aussi courte et en discuta même avec les instructeurs ! Eux, pour leur

prouver que cela était tout à fait possible en firent la démonstration sur les Spits du 303.

Chaque «appontage» semblait si facile ! C'était déconcertant !

Au bout de 10 jours, Zénon et ses pairs étaient capables «d'apponter» à leur tour et presque à chaque fois ! Puis ils firent la même chose de nuit à l'aide de lampes de couleurs ! Au terme de ces exercices d'entraînement ils devinrent compétents en la matière.

Pas de répit.

Bien que le Squadron fût envoyé à Ballyhalbert pour une période de repos mérité, comme nous l'avons déjà dit, cela en fut tout à fait autrement pour les pilotes car les mois défilaient. Stationnés sur la base pendant toute la durée de l'hiver froid et sec de 1943/44, la plupart étaient plus que désireux de repartir en opérations dans le sud de l'Angleterre !



Photo montrant la proximité de la base et du village !

Retour à l'action.

Pendant le premier quart de l'année 1944, trois vols officiels seront seulement recensés dans les registres de Zénon, car les vols d'entraînement effectués n'y figurent pas et les conditions météorologiques ne permettaient pas le déroulement normal des opérations dans ce secteur.

Vers la fin avril, alors que le moral était on ne peut plus bas, l'ordre de regagner l'Angleterre arriva. E n f i n !! E t cerise sur le gâteau le 303 devait se rendre au sud de Londres là où le théâtre des Opérations devrait sans doute se dérouler avant et après le jour-J. Personne ne

semblait être troublé outre-mesure par le simple fait de rejoindre un terrain avancé impliquant un séjour sous la tente. Et de toute façon cela ne pouvait être pire !

Au contraire tous voulaient quitter au plus tôt cette Irlande trop verte à leurs yeux et reprendre les missions habituelles et surtout profiter d'une brève permission avec toutes les distractions que pouvait leur offrir Londres tout proche !



Ballyhalbert 1943.



Une partie de l'effectif du 303 à Ballyhalbert, Avril 1944.
Charly est en 9ème position au second rang en partant de la gauche.
A ses côtés avec la casquette d'officier B.Arct lequel est derrière le S/L T.Koc.



Ballyhalbert de nos jours ; un camp de caravanes !



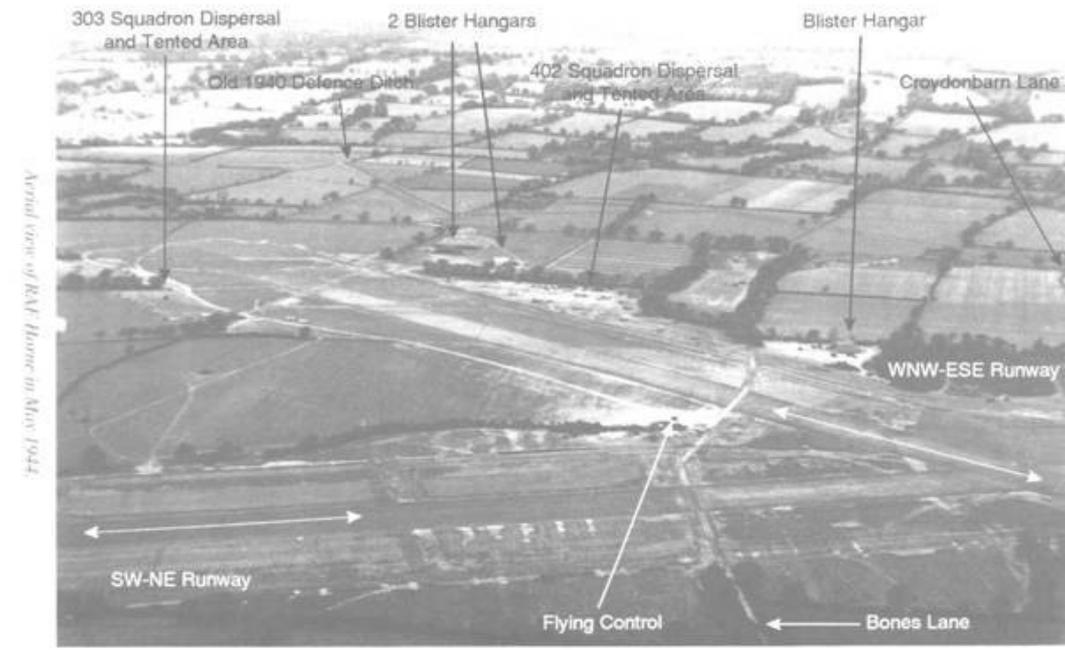
Ce qu'il reste de la tour de contrôle !

Ainsi le dimanche 30 Avril 1944 tout le paquetage était prêt et le 303 était en route vers le «Grand Sud» et les combats !

Zénon fit partie des pilotes qui firent le voyage retour sur les Spitfires.

Le déroulement du transfert vers Horne se trouve dans l'appendice des missions effectuées par Zénon, à la fin du livre, rubrique « Missions Avril 1944. ».

Terrain d'aviation avancé de Horne (*Advanced Landing Ground*).



Vue aérienne du terrain de Horne Mai 1944.

C'est par une belle matinée de printemps que l'escadrille se posa sur la base de Northolt, fief du 303, pour refaire le plein en carburant et se restaurer avant de s'envoler en direction du sud-est de la base de Redhill. Vingt minutes plus tard, l'escadrille se mit en formation au-dessus d'un immense X qui matérialisait les deux pistes faites de treillis métalliques posés sur l'herbe du terrain de Horne situé dans le sud-est de la campagne du Surrey, à quelques kilomètres à l'ouest de l'actuel aéroport de Gatwick.



Pose des treillis métalliques.

Six jeunes cadets du Corps d'Entraînement Aérien et le pilote d'un De Havilland Dominie, à l'occasion d'un vol de familiarisation au-dessus de la localité, furent les témoins privilégiés de cette scène représentant l'arrivée du 303 sur Horne lorsque les Spits se détachèrent de la formation en virant les uns après les autres pour effectuer l'atterrissage. Et

l'un de ces Cadets s'appelait Brian Buss à peine âgé de dix sept ans et co-auteur de ce livre..... !!



DeHavilland Dominic.

Le plan officiel de cet aérodrome, émanant du Ministère, indiquait l'endroit où les tentes devaient être installées. Mais celles-ci le furent tout autrement pour la simple et bonne raison que le personnel des 3 escadrilles arrivant le même jour eut son mot à dire ! Au lieu de les installer bien à l'écart des 2 pistes comme prévu, le personnel les disposa à proximité si bien qu'en cas d'alerte les pilotes n'avaient que quelques foulées à effectuer pour rejoindre les Spits rangés non loin de là ! Chaque escadrille, pilotes et personnel au sol, était séparée l'une de l'autre.



Campement du Squadron 402 Canadien à Horne Mai 1944.



Horne et la vie sous tentes !

Sur ce terrain les conditions de vie étaient des plus rudimentaires .

Certains trouvèrent ce mode de vie plus que désagréable surtout pour dormir lorsque les températures descendaient en-dessous de zéro. C'est ainsi qu'un nouvel usage du papier journal fit son apparition : on l'étalait à même le sol pour s'isoler du sol froid et humide. En dehors du fait de vivre sous la tente, la toilette se faisait à l'eau froide dans des »lavabos « de fortune faits de toile épaisse et les bains se résumaient à une trempette, toujours à l'eau froide, dans des «baignoires» également en toile. Pour couronner le tout, il fallait casser la glace par moment pour pouvoir se raser !



Un « 3 étoiles » !



« La salle de bains ! »

Les trois escadrilles ainsi réunies formaient le *Wing 142* dépendant de l'*Air Defence of Great Britain (ADGB)* et non plus de la *2nd Tactical Air Force* qui avait eu auparavant la responsabilité des opérations aériennes, pendant et après l'invasion de l'Europe.

Le lendemain de son installation, le *Wing* participait à son premier *Ramrod*. Ceci était un honneur rendu à l'efficacité de ces trois escadrilles et au talent de leurs pilotes. C'était la toute première fois qu'ils allaient voler tous ensemble avec à peine deux jours pour avoir fait « connaissance » !

Zénon n'y participa pas mais fut d'une autre partie dès le lendemain. Le *Wing* effectuait des patrouilles nuit et jour sur deux secteurs. L'un à l'extrémité sud-est de l'Angleterre : le North Foreland proche de Margate, et l'autre au-dessus de The Solent, la couronne de mer entre le continent et le nord de l'île de Wight. Ces deux secteurs étaient très importants, car il fallait empêcher le survol de cette région par l'ennemi à cause du lieu tenu

secret en vue des préparatifs au débarquement. Cependant, comme le faisait remarquer un pilote : « Nous n'avons jamais été entraînés pour voler à ces heures là, et de toute façon le Spit n'est pas l'appareil idéal pour mener ce genre de mission. «Ce pilote avait raison car le Spitfire n'était équipé d'aucune sorte de radar et devait se fier au contrôle au sol pour être guidé jusqu'où l'ennemi a été repéré ! A cette époque il a été prouvé que le plus difficile pour une interception de nuit était de s'approcher des 500 derniers mètres et cela était tout à fait impossible sans l'aide de l'électronique.

Patrouilles et *Ramrods* avec *Sweeps* devinrent la principale activité des trois escadrilles tout au long du mois de Mai. Jusqu'au 21 Zénon avait effectué 7 missions sans aucun incident. Cependant d'autres pilotes du 303 n'eurent pas la même chance. Ceux-ci rentraient à la base avec leur appareil sérieusement endommagé, tel que roulette arrière arrachée à l'atterrissage à cause des rebords défectueux de la première plaque d'acier placée à l'entrée de la piste. Le F/O Zbigniew Marszalek, peu après son arrivée et lors d'un vol de reconnaissance, se tua en se fracassant au sol sur l'aérodrome de Nutley dans le Sussex sans aucune raison apparente, selon les dires de l'enquête qui fut menée. Le 21 Mai fut un jour noir pour le *Wing* : trois Spits furent abattus et les pilotes faits prisonniers, tandis que quatre autres furent sévèrement touchés lors d'un *Sweep* à basse altitude ayant précédé un *Ramrod*. L'un des pilotes était le F/Lt Stanislas Brzeski qui fut fait prisonnier. Celui-ci avait participé à la Bataille d'Angleterre avec un score de 8 1/2 appareils ennemis abattus. Il avait égalé le record du F/Lt Eugenius Szaposznikow qui fit lui aussi l'un des pionniers polonais de la Bataille d'Angleterre et toujours pilote actif dans le 303.

Le travail était pénible, fatigant et dangereux, particulièrement lors des décollages et atterrissages dans le cas des patrouilles de nuit. Zénon a dit à maintes reprises que s'il n'y avait pas eu l'entraînement de Ballyhalbert, personne n'aurait pu effectuer ce genre de missions et il a ressenti, comme tant d'autres, un certain soulagement une fois revenu sur terre ! Les conditions de vie sur le terrain n'arrangeaient en rien la situation après toutes ces heures passées en l'air, par rapport aux douillets cantonnements qu'ils avaient connus sur d'autres bases. La seule chose qui les réconfortait était la proximité de Londres où il y avait cinémas, théâtres, clubs et bars entassés les uns sur les autres ! C'est ainsi que les pilotes disposaient de leurs permissions de 24 ou 48 heures. Et c'est ce que fit Zénon ! De retour d'un week-end dans la Capitale, comme il le soulignait dans une lettre à Mme Armiger, il constata que son nom ne figurait sur aucune des missions de la journée inscrites au tableau noir. Ce n'est qu'un peu plus tard qu'il apprendra qu'un autre pilote du 303 pas encore rentré de permission et inscrit au tableau de service pour le **Ramrod 909** prévu pour le début de soirée, qu'il fut désigné pour le remplacer et voler sur l'appareil de celui-ci, le : **RF-T** n° de série **EN836**.

C'est ainsi que le destin venait de donner rendez-vous à Zénon ce lundi 22 mai 1944 sans savoir, bien entendu, où tout cela allait l'emmener !!!



Horne 3 Juin 1944. Spitfire Mk.V (Notez l'absence du marquage noir et blanc: signe de reconnaissance en vue du Jour-J, et preuve que personne ne connaissait à ce moment précis la date du Débarquement.)