

CHAPITRE 7

RETOUR A L'ESCADRILLE 303

BASE RAF DE HENDON.

Charly s'envola de Vitry-en-Artois vers Hendon le 4/9/1944 sur un DC3 Douglas Dakota avec probablement à son bord des blessés, car le front était encore proche de Vitry. A son arrivée en Angleterre il fut interrogé et son rapport circula dans bon nombre de services de renseignements, sans doute au cas où l'un d'eux estimerait que Charly pourrait leur être utile afin de les aider dans leurs investigations. Le fait qu'il fut caché non loin d'un site de V1 était d'un intérêt évident, de même que les personnes avec lesquelles il a été mis en contact pendant ces quatre mois en France.



Douglas DC3

Après une visite médicale et avoir reçu un nouveau paquetage, Charly se rendit auprès des Forces Aériennes Polonaises à Blackpool où on lui accorda quelques permissions. Au cours de son séjour il reçut une promotion : il passa du grade de **F/Sgt**-Flight Sergeant- (Sergent Chef) à celui de **W/O**-Warrant Officer- (Adjudant) avec effet au 17/10/1944. Il réintègre le 303 le 4/11/1944. Il devint ainsi le seul et unique pilote de l'escadrille 303 tombé en territoire ennemi à réintégrer son unité et poursuivre les combats.



Insigne de W/O.

BASE RAF DE COLTISHALL.



A cette époque le 303 était basé sur cet aérodrome situé à 15 km au nord-est de Norwich dans le Norfolk, à proximité de la côte est de l'Angleterre. L'escadrille était à nouveau équipée du Spitfire IX F. Le 30/11/1944, Charly reprit officiellement du service sur Spitfire IX F BS348 RF-X, en participant au Ramrod 1384 au nord d'Essen, en Allemagne, à Bottrop plus exactement, en temps qu'escorte à des bombardiers lourds Lancaster ayant pour objectif une unité de production d'huile synthétique. Pour les Spit IX F c'était un très long trajet aller et retour depuis Coltishall, de 11h45 à 14h45, même équipé de réservoirs supplémentaires. Le 1^{er} Décembre 1944 il effectua un vol de reconnaissance armé sur Spitfire IX F EN182 - RF-Y, mais fut rappelé 45 minutes plus tard à cause des conditions météo qui se détérioraient. Le 4 Décembre il effectua une mission semblable dans le secteur de La Haye en Hollande au cours de laquelle il fut touché par la Flak mais pu néanmoins regagner la base sans trop de difficultés ! Le lendemain il décolla en urgence pour une mission de sauvetage pour laquelle aucune précision n'est apportée, à savoir où et quoi !

Le 8 il effectua encore et toujours une reconnaissance sur son RF-Y et rencontra une épaisse couche nuageuse ainsi qu'une Flak intense aux alentours de 2500m et fut atteint par des éclats qui n'eurent aucune conséquence quant à la suite de sa mission.

Le 10 en revenant d'Amsterdam, Charly (Glenco 29) et le F/Lt Rzycki (Glenco 19) quittèrent la formation et durent se poser près de Gand (à Ursel plus exactement) en Belgique, tous deux ayant signalé des ennuis de réservoir supplémentaire et de moteur. Ils y passèrent la nuit et furent de retour à Coltishall le lendemain à 15h45 après avoir quitté Gand à 14h30. Charly était aux commandes du Spit IX F MA683 - RF-M et le F/Lt.Rzycki sur le MJ129 - RF- ? .

Janvier 1945 fut un mois particulièrement calme pour Charly en termes de missions, car si il n'était pas retenu pour l'une ou l'autre il continuait l'entraînement. En Février l'escadrille changea en partie d'appareils : le Spit XVI qui en fait était un Mk IX équipé du moteur américain Packard Merlin 266 en lieu et place du Merlin Rolls Royce 66. Il y avait d'autres différences et les versions produites à partir de février 1945 avaient en arrière du poste de pilotage le fuselage réduit et une nouveauté : l'apparition d'une verrière en forme de goutte

d'eau (semblable au Mustang P51D) améliorant ainsi la visibilité tout autour, mais aucune indication ne stipule si le 303 bénéficia de cette version. Du point de vue pilotage il n'y avait pas de différences notables entre ces deux types.

En Février/Mars 1945 l'escadrille vit ses vols de reconnaissance s'intensifier dans le secteur de La Haye en Hollande, avec pour objectif principal les sites de lancement des fusées V2 disséminés dans cette zone. Il faudra retenir qu'à l'occasion de l'une d'entre elles, le 19 Mars, Charly se comptait parmi une patrouille de 4 Spitfire IX F en temps que Bleu 3 et qu'au terme de la mission il rencontra des problèmes de glycol et dut rompre la formation pour rentrer à la base, escorté de Bleu 1 le F /Lt Rzycki et Bleu 4 le Flight Sergeant Magdziak.



Spit XVI

BASE RAF DE ANDREWS FIELD.



Le 4/4/1945, le 303 fut transféré dans le sud, sur cette base située à 3km de Braintree, dans l'Essex. Ce fut le premier aérodrome ayant été construit en Angleterre par le *US PIONEER CORPS* qui était arrivé le 4 Juillet 1942 (jour de la fête de l'Indépendance des USA) d'où le nom, en souvenir d'un Général US plutôt que celui du village tout proche : Great Sailing.

Au cours du mois de Mai le 303 changea encore de monture : tout d'abord le North American Mustang Mk I puis peu de temps après le Mk IV le plus connu de tous. De ce dernier on peut dire qu'il aura été, et de loin, le plus beau chasseur monoplane et monomoteur que les Alliés aient jamais possédés, sinon l'un des meilleurs, et qui doit son apparition grâce à une initiative britannique et plus tard aux énormes ressources de production américaines : en Mai 1940, une commission d'achats britannique vint à la hâte en visite aux

USA afin d'acquérir un appareil de chasse qui faisait défaut à la RAF. La « North American » proposa le chasseur NA.37 et les Britanniques en commandèrent 300 exemplaires de suite alors que l'avion était encore sur les tables à dessin des ingénieurs lesquels n'avaient alors jamais construits ni fait voler d'avions !



Le prototype du futur Mustang , le NA 37.

Cependant « North American » s'engagea à fournir cet avion 120 jours après la signature de la commande ! Il n'y eut que deux petits jours de retard.... Lorsque plus tard le moteur américain Allison fut remplacé par le Merlin Packard, l'avion devint un remarquable appareil avec un rayon d'action de 3328 km et une vitesse de 700 km/h à 7620m d'altitude.



Mustang Mk 1



Mustang Mk IV .

Il est à noter que lorsque le 303 s'équipa du Mk IV le code escadrille RF se mua en PD. Cependant des photos montrent que plusieurs appareils de ce type portaient toujours le célèbre code RF jusqu'au moment où il fut basé sur son tout dernier aérodrome avant de connaître la dissolution de l'escadrille et d'autres aussi.....



Le dernier *Mustang* piloté par Charly. (A noter la disparition de l'emblème sous la verrière dès la dissolution de l'escadrille).

La dernière sortie opérationnelle de Charly s'est effectuée le 23 Avril 1945 lorsque le 303 prit part à une escorte de 148 bombardiers Lancasters du 5^{ème} Groupe devant attaquer les installations ferroviaires et portuaires de Flensburg en Allemagne, près de la frontière danoise. Mais à cause d'une couverture nuageuse trop importante au-dessus de l'objectif la mission sera annulée et tout le monde regagnera l'Angleterre sans incident.



Lancaster.



Mosquito.

Le 303 se compta également parmi l'escorte à 359 Lancasters et 16 Mosquitos qui ont effectué un raid sur Berchtesgaden le 25 Avril 1945 contre le « Nid d'Aigle » d'Hitler et de la garnison SS à proximité. Ce fut la toute dernière mission de grande envergure de la Seconde Guerre Mondiale effectuée par le 303 mais à laquelle Charly ne participa hélas pas. Huit jours après la fin de la guerre le 303 était encore sur la brèche.

RETOUR A COLTISHALL.

Le 16 Mai 1945 l'escadrille était de retour sur son ancienne base, toujours sur des Mustangs IV. Les vols furent limités à des exercices et les états de service indiquent qu'il effectua environ 40 heures de vol diurne avant que l'escadrille ne retrouve à nouveau son ex-base !

RETOUR A ANDREWS FIELD.

Il est probable que la RAF était toujours en train de se décider où devaient être basées les escadrilles en temps de paix, car le 10/8/1945 le 303 revint sur cet aérodrome sans que l'on ne sache vraiment pourquoi !

Coltishall était en fait devenu une base de chasseurs de nuit et c'est sans doute pour cela que l'on déplaça les Mustangs car ils étaient destinés à la chasse de jour. Jusqu'en Décembre 1945 Charly accumulera 40 nouvelles heures de vol. Du 17/9 au 5/10/1945 il rejoint la base de Fairwood Common située à 3 km de Swansea au sud du Pays de Galles. Le but de ce court séjour n'a pas été précisé et ne trouve aucune explication car par le passé cet aérodrome fut un lieu de stockage d'une partie du matériel de guerre.

BASE RAF DE TURNHOUSE.



Le 1/12/1945 le 303 déménage à nouveau et prend cette fois la direction de Turnhouse à 3,5 km à l'ouest d'Edimbourg, en Ecosse. Cet aéroport deviendra beaucoup plus tard l'aéroport de la ville. L'escadrille n'y restera qu'un mois avant d'être à nouveau déplacée, plus au nord.

BASE RAF DE WICK.



Le 5/1/1946 le 303 se retrouve dans la région la plus au nord-est du territoire écossais : Wick. Pendant son séjour de deux mois, l'escadrille prit part à d'intensifs exercices d'entraînement appelés « Dodgem » simulations de raids menés par l'escadrille polonaise 316 dotée de Mustangs III et attaquant des objectifs situés à Scapa Flow (base de la Royal Navy) et Dalcross, proche d'Inverness, tandis que le 303 et d'autres escadrilles faisaient partie des forces de défense. Mais à cause des plaintes provenant des autorités locales au sujet du bruit et des passages à très basse altitude, le 303 dut une nouvelle fois plier bagages !

Dans toutes les unités de toutes les armées du monde il y a eu et il y a toujours des paris d'engagés, plus stupides les uns que les autres pour ne pas dire insensés ! C'est à juste titre que Charly en releva un, car il y avait en jeu une voiture propriété d'un pilote. Ce

dernier mettait au défi quiconque serait capable de boire d'un seul trait une bouteille d'un litre de ...Gin contre sa voiture, une Ford 10 Saloon, 1935 !

Charly fut le premier et seul candidat ! Mais avant de boire cette bouteille, il « s'excusa » pour s'absenter quelques instants prétextant un ultime besoin à satisfaire. En fait il retourna dans son cantonnement pour mettre la main sur deux boîtes de sardines à l'huile ! Pourquoi donc ? Tout simplement pour en avaler l'huile qui graissera son œsophage évitant ainsi l'irritation de l'alcool mais n'empêchera pas son mal de crâne le lendemain ! C'est ainsi qu'il devint le très heureux propriétaire de cette voiture, à la stupéfaction générale de ses camarades ! Mais il la revendit très vite pour se faire un peu d'argent de poche !



FOR SALE, FORD 10 SALOON, 1935; good condition; four tyres in perfect order. Apply. W/O Bartkowiak, R.A.F. Station, Wick. (Tel. 215, Ex-Sergeants' Mess.)

Wick.
5/2/46.
Received from Eric W. McEwen
the sum of £105 sig being
payment in full for 1 Ford 10.
Car. 1935. NB. 9025.

BASE RAF DE CHARTERHALL.



Cet aérodrome était situé à environ 15 km à l'est de Berwick-upon-Tweed situé sur la rivière Tweed marquant la séparation entre l'Angleterre et l'Ecosse. Lorsque le 303 s'y posa le 6/3/1946, celui-ci était sur le point de fermer. L'escadrille n'y séjournera que deux petites semaines et passera le plus clair de son temps à des exercices de tir air-sol. Le 303 fut la dernière unité à avoir fréquenté cette base. Le 23/3/1946 l'escadrille fit à nouveau ses valises, mais cette fois pour de bon.

BASE RAF DE HETHEL.



Situé à quelques kilomètres au sud-ouest de Norwich, l'aérodrome fut construit en 1941 et pendant toute la durée de la guerre il a accueilli les bombardiers lourds de l'USAAF lesquels, dès la fin Mai 1945, étaient retournés aux USA. Le 23/3/1946 lorsque le 303 débarqua, il rejoignit le 316 toujours sur ses Mustangs III. En Octobre 1946 arrivent le 302 avec ses Spitfires XVI E en compagnie des 308 et 317 tous deux sur Spits XVI. Les pilotes de toutes ces escadrilles étaient polonais ou tchèques et regroupaient tous ceux qui étaient courageusement venus en aide aux Alliés pour éradiquer le nazisme. Mais la guerre touchant à sa fin, ils ne purent trouver le moyen de retourner dans leurs patries sous la dominance du régime communiste.



Hethel Mars 1946. Mustang IV RF-P KH866. (Au 1er plan un Mustang III du Sqn316)

En analysant avec du recul, il semble que les Autorités britanniques les aient tous rassemblés sur un même lieu jusqu'à ce qu'ils aient décidé de ce qui s'ensuivrait. Malgré la rapide démobilisation d'une partie des forces aériennes et des Britanniques et d'autres Nations, il restait bien trop de pilotes et d'appareils pour pouvoir former une Force Aérienne de la Paix. Une « toute simple » décision fut prise fin 1946 : dissoudre toutes ces escadrilles !

Pendant les 9 mois passés à Hethel avec le 303, Charly ajouta 40 autres heures de vol à son actif.

Le 16/12/1946 le 303 était officiellement dissout.



Photo collection Bartkowiak .Le 303 à Hethel le 27 Novembre 1946 peu de temps avant sa dissolution !

Zénon avait effectué un total de 670 heures de vol au sein de cette remarquable 303^{ème} unité de chasse polonaise, et pour lesquelles il ne pouvait qu'en être fier. Cependant, comme beaucoup de ses collègues il a quitté l'escadrille avec le sentiment très amer d'avoir été trompé. La Grande-Bretagne et la France avaient donné une garantie le 25/8/1939 qu'ils viendraient en aide à la Pologne si celle-ci venait à être attaquée. Toutefois ils ne prirent aucune décision immédiate. **Suite au traité de Yalta et à la forte pression exercée par Staline les Alliés lui concédèrent l'occupation de la Pologne, prétexte afin de garder un œil sur l'est de l'Allemagne ! Il exigea par la même occasion le retour de tous les Polonais de l'ouest afin qu'ils participent à la reconstruction de leur Pays ! Beaucoup s'y refusèrent et souhaitèrent rester en Grande-Bretagne. Ceux qui s'en retournèrent n'eurent même pas le temps de « savourer » la joie du retour dans la mère Patrie car ils furent immédiatement « pris en charge » par les Soviétiques qui les emprisonnèrent sur place ou dans les Goulags de Sibérie ou les exécutèrent sur le champ !**

Zénon était à nouveau seul dans un pays étranger, livré à lui-même, avec un seul savoir: **piloter !!!**

Dès lors, les choses semblaient mal se présenter.



Un officier Polonais retire l'emblème du 303 de la carlingue signifiant ainsi la dissolution définitive de l'escadrille.....

RECLASSEMENT

La Conférence de Yalta (du 4 au 11 Février 1945) venait donc de sceller définitivement le sort des Polonais en Février 1945. En effet, les Alliés considérant que Staline pouvait devenir un ennemi potentiel, ils acceptèrent un compromis, et non des moindres, en laissant la Pologne aux Russes ! C'est ainsi qu'à partir du 6 Juillet 1945 la Grande-Bretagne ne reconnaissait plus la légitimité du Gouvernement polonais en exil à Londres. Le slogan « Elections libres » allait suivre et l'imposition d'un gouvernement communiste en Pologne, avec la reconnaissance de sa souveraineté par les Alliés, mettait ainsi tous les soldats des Forces Armées Polonaises en l'état de mercenaires ! Un décret du Parlement fut voté en Février 1946 et à la mi-Mars Ernest Bevan informa formellement que tous les Polonais ne pouvaient demeurer sur le sol britannique ! Chaque corps d'armée devint responsable de la démobilisation de ses unités et du transfert de ses hommes dans le *POLISH RESETTLEMENT CORPS* (P.R.C).

Le 14 Octobre 1946 le Ministère de l'Air britannique fit publier les conditions de service à l'égard du P.R.C en laissant la possibilité de choix aux Polonais :

- rester en Grande-Bretagne
- émigrer dans un des pays du Commonwealth ou tout autre pays étranger
- retourner en Pologne

Cet organisme fut créé par les Britanniques en faveur des Polonais ne voulant retourner chez eux. Par ce moyen ils bénéficieraient de formations de reconversion afin qu'ils puissent trouver emploi (dans le bâtiment, le textile, l'électricité, la mécanique, cordonnerie....) et logement. Sans oublier les cours de langue anglaise ! Les plus fortunés d'entre eux créèrent leur propre affaire, la plus en vogue à l'époque était l'horlogerie.

L'intégration dans le P.R.C commença peu après. Quoique l'économie britannique avait été fortement éprouvée et était confrontée à d'énormes pénuries en matières premières

et en main d'œuvre, une campagne de propagande anti-polonaise fut menée par les syndicats et les partis politiques ! Cette campagne orchestrée par la gauche apporta une réponse rapide de la part des leaders politiques ainsi que de la presse écrite : *Le Times* et *Le Daily Telegraph*.

Début 1947, quelques 11000 Polonais intègrent les différentes installations du P.R.C établies à : Hucknall (Quartier Général)-Cammeringham-Castle Comb-East Wretham-Framlingham-Portreath-Skipton-on-Swale-Melton Mowbray et Dunholme Lodge. En Mars 1946 la Raf avait déjà planifié la dissolution de tous les Squadrons Polonais qui furent tous concentrés dans le Norfolk (sud-est de l'Angleterre). La base de Coltishall (qui a fermé ses portes début 2007) devint le dernier refuge pour les 306/309/315 tandis que les 303/316 s'installaient à Hethel. En Avril, toutes les escadrilles de transport (301/304) basées à Chedburgh cessèrent sur le champ toute activité y compris le 318, squadron de reconnaissance basé en Italie et rapatrié à Coltishall. Pilotes, personnel navigant et personnel au sol étaient à la fois en agitation et à l'agonie car ils s'impatientsaient de savoir à quelle date la dissolution aurait lieu car ordres et contre-ordres se succédaient jusqu'en Novembre 1946. Chaque unité marqua une dernière fois son empreinte en effectuant le Dernier Vol en formation complète et en défilant au son des musiques militaires. On estima à 3000 le nombre de Polonais issus du P.R.C qui seront rapatriés en Pologne et à 2400 pour ceux qui émigrèrent vers d'autres cieux jusqu'en Juillet 1948. 9000 autres restèrent en Grande-Bretagne parmi lesquels 5000 trouvèrent un emploi dans la vie civile. 500 environ furent recrutés pour réintégrer la Raf laissant ainsi 3500 de leurs compatriotes dans le P.R.C et qui nécessitaient d'une aide un peu plus longue à l'encadrement, certains y demeurant même jusqu'à leur mort !

Zénon fut intégré au Resettlement Unit de Framlingham dans le Suffolk, le 13 décembre 1946. Le 5 juin 1947, il est muté sur la base de Watton, au sud-ouest de Norwich dans le Norfolk qui était alors l'établissement central de la signalisation. Puis à Dunholme Lodge dans le Lincolnshire, le 4 Novembre, dans la N° 3 *Resettlement Unit* qui allait s'occuper de la démobilisation du personnel de l'armée de l'air polonaise. Ce fut donc en ce lieu que se termina la belle de histoire de Zénon Bartkowiak avec la RAF, le 13 décembre 1948. A cette date il est reversé dans la vie civile à laquelle il n'était nullement préparé.

ANNEXIA "C"
DISCHARGE OF ALIENS : IDENTITY CERTIFICATE

This is to certify that the bearer, No. 78130... Rank 3rd...
 Full Name BARTHOVIK... Z... Nationality POLISH...
 Alien registration No. 36806... of the Royal Air Force/
 Women's Auxiliary Air Force/ is proceeding on or about.....
 to his/her home address at Dunholme Lodge, Dunholme Lodge, Lincs.
 (Full postal address/
 From J. P.R.U. DUNHOLME LODGE Lincs.
 on Discharge from the Air Force on 13 Dec. 1946.
 He/she has been instructed to report to the Police on arrival
 in D. 1946... his/her Police Registration book if held,
 will be sent to him/her within the space of the next few days.

Height: Ft. 5 ins. 9... Complexion FAIR
 Date of Birth 27.11.1921... Colour of Hair BLONDE
 Colour of Eyes GREEN
 Mark or Scar NONE
 Station J.P.R.U. Dunholme Lodge. for Wing Commander, Flags
 Officer Commanding,
 No 3 Polish Recruitment Unit,
 Dunholme Lodge, Lincs.
 Date 13 Dec 1946

Certificat de démobilisation.

ACCOUNTANT OFFICER
 10 DEC 1946
 ROYAL AIR FORCE, NETHAL

Royal Air Force Station,
 Nethal,
 Norfolk.
 Date 21 10/12/46

To whom it may concern,
 This is to certify that Form 667b,
 Flying Clothing Card, has been withdrawn from the under-
 mentioned airmen
W/o 781307 Bartlowicz
 & report to
 Senior Accountant Officer,
 R.A.F. Station, Nethal.

Demande de restitution du matériel de vol.

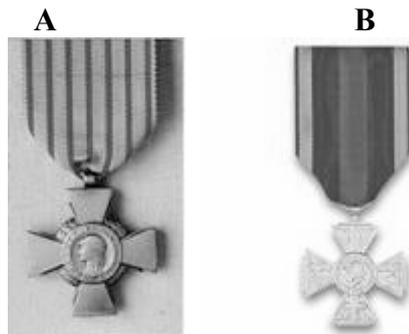
DECORATIONS

Il fut décoré comme suit :

FRANCAISES

A-CROIX DU COMBATTANT

B-CROIX DU COMBATTANT VOLONTAIRE ET DE LA RESISTANCE



BRITANNIQUES & POLONAISES.

A-1939-1945 Star

B-Air Crew Europe Star.

C-Atlantic Star

D-France & Germany Star.

E-War Medal 1939-1945.

F-Polowa odznaka pilota. (Médaille de la Défense aérienne.)

G-Srebrny krzyz zaslugi z mieczami.(Croix d'Argent du Mérite avec 2 Glaives.)

