

JUIN 1943

Raf Northolt.

Son tout premier vol avec le 303 a lieu le 3 Juin de 15h45 à 17h15. A cette occasion, il vola sur le Spitfire Mk.Vb BL636 RF-W pour un vol de reconnaissance de secteur. Il fut flanqué du Sergent A. Rutecki. Il ne fut besoin de lui demander le sentiment qu'il ressentit au terme de ces 90 minutes de vol au sein d'une Unité combattante !

Ce vol fut élaboré en vue d'une connaissance parfaite de l'environnement du terrain de Northolt lorsque dans un proche avenir il rentrerait de mission.

Le jour suivant, le 4, il prit part à un autre vol similaire dans le Spitfire Mk. Vb BL290 RF-S, de 10h25 jusque 11h34 en temps que pilote du « Flight B » de l'escadrille 303 et cette fois en solo !

Enfin il se retrouvait seul dans les airs aux commandes d'un Spitfire, ce à quoi il avait tant et tant rêvé et la raison pour laquelle il avait quitté à regrets sa chère Pologne. Cela ne faisait pas si longtemps que cela en fait... !

L'après-midi il se retrouva à nouveau aux commandes du BL290, pour un vol de navigation qui allait l'occuper de 14h50 à 15h55 en tant que numéro 2 du F/O A. Kolubinski.

Pour cette seconde journée il totalisa 3h45mn de vol.

Le 5 il décolle à 17h25 en compagnie du P/O S. Belza dans le Spitfire Mk.Vb BM309 RF-B pour un vol d'entraînement en formation qui se terminera à 18h45.

Le 6 fut dans la continuité de sa formation de chasseur : tir en vol.

A cette occasion il eut le F/O J. Radomski comme instructeur. Cette formation voyait une cible remorquée par un *Miles Martinet*. Elle aura duré de 10h35 jusque 12h00. On lui donna quartier libre pour l'après-midi qu'il mit à profit pour effectuer une récapitulation de ces 6 heures et 40 minutes de vols d'entraînements qu'il venait d'effectuer.



Miles Martinet.

Tout à coup, vers les seize heures, il regarda avec les yeux grands ouverts un *Scramble* qui fit envoyer 2 Spits Mk.IX à 20000 pieds à l'est de Douvres pour les voir rentrer 45 minutes plus tard sans que ceux-ci aient pu constater quoi que ce soit !

Le 7 il décolla à 11h10 pour un exercice de tir solo sur le Spitfire Mk.Vb BL775 RF-N, jusque midi.

Plus les jours passaient plus sa formation s'accélérait avec la répétition d'exercices déjà effectués. Mais le Haut Commandement voulait des pilotes bien entraînés avant que ceux-ci ne partent aux combats. Pour cela Zénon ne se plaigna jamais car il n'en avait aucune raison d'une part et d'autre part il en avait été averti lors de sa formation au Canada ainsi que dans l'*O.T.U* lors de sa dernière phase de préparation avant de rejoindre le 303. Son rêve était accompli dira-t-il plus tard, car il venait de faire le plus difficile : intégrer une Unité combattante et par n'importe laquelle, la plus prolifique qui s'est illustrée lors de la Bataille d'Angleterre en Septembre 40 avec un record de victoires pour lesquelles tous les différents Commandants du Squadron 303 en retirèrent une énorme fierté. C'était donc une « tradition » à perpétuer pour montrer au Monde que les Polonais furent à chaque fois au bon endroit au bon moment !

Cela explique également la discipline endurée par ces Polonais pendant cette seconde guerre et Zénon en a conservé énormément tout au long de sa vie. Certains disaient même qu'il était très sévère et difficile à vivre, mais peut-on lui en vouloir ?

Le 9, il était au sein d'une formation de trois Spitfire, lui sur le BM309, pour un exercice d'attaque au sol de 15h50 jusque 17h05. Ses deux autres collègues étaient les F/Lts C.Glowczynski et A. Kolubinski. A 18h25, il effectua quelques acrobaties sur le BL775, pour apprendre à se comporter dans un duel aérien et apprendre les mouvements qui l'aideraient à s'échapper des Me.109 ou FW.190.

Les jours qui suivirent il effectua des vols en haute altitude, de la reconnaissance locale, des essais moteurs ainsi que de la reconnaissance photographique.

Le 13 fut un grand moment lorsqu'il décolla à 13h30, sur Spitfire Mk. Vb EN919 RF-L, pour un solo de 20 minutes qui l'emmena jusque Hawkinge.

Jour après jour il accumulait des heures de vol et 45 autres minutes de vol en formation de Northolt jusque Manston sur le EN919 avec le F/O M. Szelestowski du « Flight B ».

Tout au long de sa formation au sein du 303, ses Supérieurs furent plus que satisfaits de son comportement tant et si bien que « son Jour-J » arriva le 20 Juin lorsqu'il fut appelé à 12h35 pour effectuer une patrouille dans le secteur de Dungeness aux commandes du EN919, en compagnie du F/Lt.W.Jasionowski, afin de localiser un pilote tombé dans La Manche et attendre jusqu'à ce que la *Rescue Launch* (vedette des Secours) vienne le repêcher.



Raf Rescue Launch

Les deux Spits seront de retour à Northolt à 14h45. Ce fut donc sa toute première sortie en opération qui aura duré 105 minutes !

Après s'être posé, il se mit à penser à la nuit qu'il allait passer à revoir le film de toute cette journée ! Mais il se trompait, car on venait de lui attribuer une mission de nuit cette fois-ci qu'il allait effectuer sur le Spitfire Mk.Vb BL775 de 22h50 à minuit ! Ce fut un exercice pour connaître « les joies » d'un vol de nuit. Le maillon qui manquait à sa chaîne ! Sa réaction après cette expérience fut que les pipes d'échappement aveuglaient le pilote, rendant ainsi les conditions de vol extrêmement difficiles.

Le 23 il effectua une patrouille de sauvetage sur le Spitfire Mk.IX BL247 RF-Z, en compagnie de son Squadron Leader Z. Bienkowski et du P/O J. Karczmarz.

Le 24 à 20h50 il était à nouveau aux commandes du BL247 avec 11 autres appareils pour se poser une heure plus tard à Coltishall dans l'*East Anglia* (est de l'Angleterre), où un exercice, codé : « *Erick* », devait se dérouler le lendemain. Au menu : attaques au sol, vol en formation, tir...

Le 25 à 8h15 sera sa 3^{ème} sortie opérationnelle sur le BL247 pour une autre mission de sauvetage en compagnie du P/O Kraszewski en rapport avec la mission *Ramrod 19* du 12th *Raf Fighter Group*, mais encore une fois il n'y aura rien à signaler. La section sera de retour à Northolt à 9h55.

Des pilotes lui diront qu'il n'a pas été chanceux sur les sorties effectuées depuis son affectation. Mais sa seule réponse fut qu'il ne s'en souciait pas car l'essentiel pour lui était de voler, toujours voler!

Le 28 à 17h15 il prit l'air aux commandes du BM309 pour une nouvelle mission de sauvetage : un B17 du *Ramrod 113* en route vers Fécamp et appartenant au *box* (formation) escorté par le Squadron 303 lequel avait décollé un quart d'heure auparavant. Le B17 put ainsi revenir sur sa base d'origine et Zénon se posa à Northolt à 18h50 quelques 5 minutes après que les 12 Spitfires d'escorte se soient posés.

Tels furent les vols auxquels participa Zénon pendant ce mois de Juin 1943, son premier mois au sein d'une Unité combattante et au cours duquel il put acquérir un peu plus de métier et avoir ainsi pu être reconnu en temps que Pilote de Chasse !