

CHAPITRE 5

22 Mai 1944 : La mission qui va changer le cours de sa vie.

Un Pressentiment?

Le *Flight Sergeant* **Zénon Bartkowiak**, 22 1/2 ans, pilote du très célèbre Squadron **303** polonais

« **TADEUSZ KOSCIUSZKO** », ne pouvait s'imaginer que la mission qu'il effectuerait en cette fin

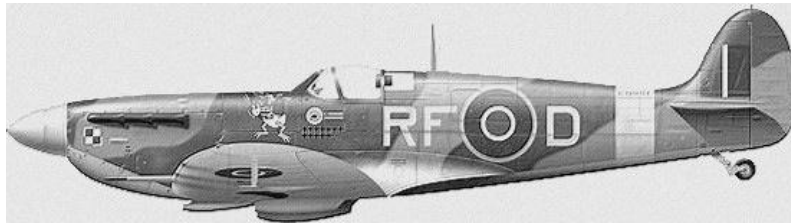
d'après midi allait changer tout le cours de sa vie !



Insignes de «Flight Sergeant»

Il était aux environs de 19 heures lorsqu'il s'installa aux commandes de son avion pour entreprendre une mission d'escorte de bombardiers. Pour cela il avait revêtu, comme à chaque fois sa vareuse couleur bleu Raf (*Battle dress*). Aux pieds des bottes de vol fourrées en peau de mouton dans lesquelles il glisse à droite un couteau de survie et à gauche une carte de France en soie. Cette mission ne devait être ni plus ni moins différente de toutes celles déjà effectuées depuis ce minuscule terrain d'aviation tout en herbe sur lequel il était arrivé depuis seulement trois semaines. En réalité il était un peu tard pour effectuer une telle mission si loin à l'intérieur des terres françaises. Mais à cette époque de l'année et avec le décalage de l'heure d'été, il resterait suffisamment de temps pour rentrer à la base à la lueur du jour.

Rien ne semblait donc si différent de la traditionnelle habitude qu'il avait lorsqu'il s'installa dans l'habitacle de son vieux *Spitfire* couleur camouflée gris et vert foncé.



Celui-ci arborait le numéro de série **EN836** inscrit en noir d'un côté et d'autre du fuselage lui-même recouvert d'une bande verticale bleu-vert située devant la queue de l'appareil. Cette bande fut introduite sur les chasseurs quelques années auparavant de façon à indiquer leur appartenance à la Raf. La Raf utilisait un système de série se composant d'une lettre suivie de quatre chiffres, par ex. A1000. Une fois Z9999 atteint, le système reprenait à AA100 jusqu'à atteindre ZZ999.

Ainsi dans le cas présent le n° **EN836** faisait partie de cette série alphanumérique.

Au début de la seconde guerre, la Raf mit en place des « séries fantômes » de manière à troubler l'ennemi. C'est ainsi que certaines d'entre-elles furent volontairement omises. Prenons par exemple la série **EN** de l'avion de Charly : elle commence à EN763 jusque EN800, puis EN821 à EN867, EN888 à EN932 et ainsi de suite...Les séries manquantes ne furent jamais utilisées donnant ainsi l'impression aux Allemands que la Grande-Bretagne avait produit plus d'appareils qu'elle n'en avait !

Un peu plus en avant de cette bande on pouvait lire les lettres RF, elles aussi en bleu-vert, qui identifiaient l'escadrille (303), situées d'un côté de la cocarde tricolore RAF et la lettre T de l'autre, servant ainsi de code à l'appareil et permettant de savoir quel pilote était aux commandes. Ce marquage figurant lui aussi de chaque côté du fuselage. C'était un *Spitfire* type LF Vb (**LF** signifiant : **Low Level Fighter** (chasseur basse altitude), avec le bout des ailes tronqués, comme tous ceux présents sur cet aérodrome situé à Horne (dans le comté du Surrey) conçu pour voler très vite à basse altitude.

Dans chaque aile étaient logés un canon de 20mm et deux mitrailleuses 0.303.

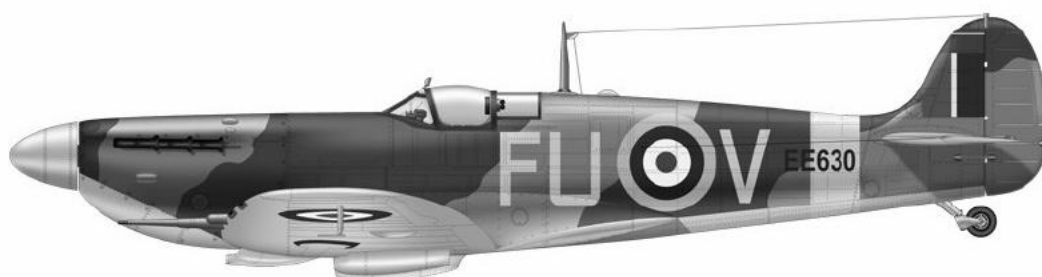


L'intérieur du Spitfire appelé jadis par les pilotes «The Office» c'est à dire le bureau !



Illustration des codes de chaque côté de la cocarde sur un Spitfire LF Vb du Sqn 402.

L'appareil était donc considéré comme vieillot à cet instant précis de la guerre, car des versions plus récentes étaient déjà en service, et l'altération de la peinture de camouflage attestait de ses trois ans d'âge. Cependant, c'est avec ce type d'appareil que le **303** ainsi que les deux autres *Squadrons* 130 et 402 présents sur ce même terrain allaient entreprendre cette mission qui venait de leur être confiée. (Notons que quelques appareils appartenant au Squadron 402 Canadien étaient équipés d'une aile version « C ». La différence étant des logements capables de recevoir dans chaque aile 2 canons de 20mm plus deux mitrailleuses 0.303).

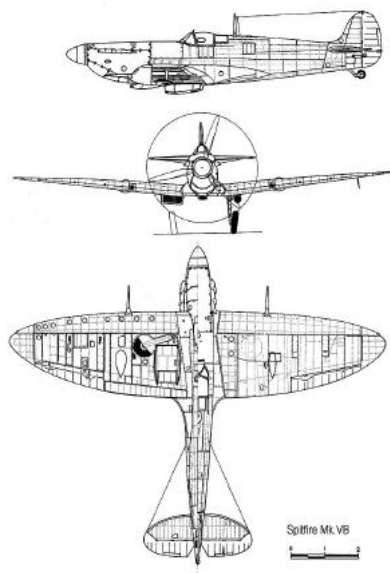


Spitfire Mk Vc.

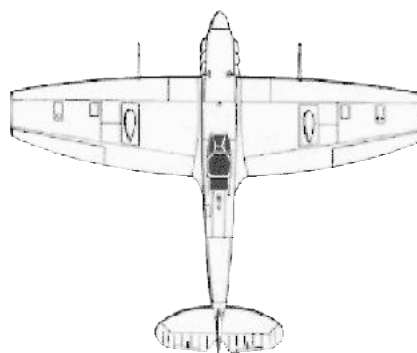
Si vous le permettez, ouvrons une parenthèse anecdotique à propos de ce bon vieux Spit LF Vb que le pilote Tommy Thommerson alors affecté au Squadron 602, dont fit partie le glorieux et regretté pilote français Pierre Clostermann, l'affubla des peu glorieux qualificatifs : »***Clipped , Cropped , Clapped.*** » !
Mais que cela peut-il donc bien signifier ?

CLIPPED. Pour ses ailes coupées.

Afin d'augmenter vitesse et manoeuvrabilité latérale les ingénieurs de chez Vickers Armstrong ont réduit d'environ un mètre l'envergure du Spit en supprimant les bouts de plans qui complétaient si harmonieusement l'ellipse de l'aile.



Spit Vb



Spit LF Vb

CROPPED. Pour son moteur Merlin 57.

Ce n'est qu'un Rolls Royce 45 à turbine de compression réduite de diamètre permettant d'augmenter la puissance en dessous de 1000m d'altitude de 1200cv à 1650cv. Le volume d'air surcomprimé étant cependant fortement diminué la courbe de puissance tombe rapidement à partir de 2500m jusqu'à ne donner que 500cv environ à 3500m. De plus, ces moteurs artificiellement poussés jusqu'à 18 *boosts* d'admission n'avaient qu'une durée de vie très réduite !

CLAPPED. Traduction littérale : vérolé !

C'était l'opinion générale donnée par tous les pilotes ayant volé sur ce type de Spitfire !

En effet, quoique extrêmement rapides au ras du sol (560 km/h en palier au niveau de la mer) ils deviennent du plomb à 3000m où on les oblige à opérer lors des missions d'escorte. Les ailes carrées ont fait perdre la qualité principale du Spit : virer sec.

Les pilotes n'avaient qu'une confiance limitée dans cet appareil, sentiment plus ou moins partagé par le fait que les cellules ont toutes environ 300 heures et, fait plus grave, les moteurs 100 à 150 heures. Il n'était guère amusant de traverser la Manche aller et retour 2 fois par jour sur un monomoteur de ce type ! Enfin, les canons ne disposaient que de 60 obus chacun (contre 150 sur le Spitfire IX). Déjà en 1941-1942 le Spitfire Vb était surclassé par le Focke Wulf-190 (Fw-190).



Spitfire LF Vb (RF-E) du Sqn 303.

Dés que le *briefing* concernant la mission fut terminé, Zénon et les autres pilotes polonais suivirent la procédure normale qui leur était demandé avant tout vol au-dessus du territoire ennemi en vidant leurs poches de tout contenu d'objets personnels susceptibles de donner à l'ennemi des informations exploitables au cas où ils seraient abattus. Au moment où Zénon les remettait à l'*Intelligence Officer* de l'escadrille, le F/Lt. Leslie Hunt, il était loin de s'imaginer qu'il mettrait un certain temps avant de se les réapproprier !

Dans toutes les escadrilles l'*Intelligence Officer* était un Britannique. Cet officier des Renseignements était chargé en outre d'analyser les photos aériennes prises par la « Reconnaissance » au-dessus des territoires occupés mais aussi de «briefer» les équipages c'est-à-dire leur expliquer la mission à effectuer.



Un briefing en salle tel qu'il se déroulait sur une base ordinaire type Northolt.



Un briefing en extérieur tel qu'il se déroulait sur un aérodrome du type de Horne !



Lorsque l'heure du décollage approcha, les pilotes n'eurent que quelques pas à franchir de leur campement pour rejoindre les Spits. Ceux-ci étaient alignés le long d'une des deux pistes du terrain faites de plaques métalliques disposées sur l'herbe (pour éviter aux appareils d'être embourbés d'une part et d'autre part qu'ils aient une bonne stabilité lors des manœuvres de décollage et d'atterrissage) de la prairie attenante à une ferme toute proche.

Avant le décollage les pilotes recevaient à nouveau ces sempiternelles recommandations :

- Keep with your Leader. He knows best..Hang on at all costs until he says so or a general fight develops.

(Restez au contact de votre Leader. Lui seul peut décider. Attendez à tout prix avant qu'il ne vous en donne l'ordre ou qu'un combat se profile.)

- Do not return to a fight by yourself unless with 2 or 3 more a/c. If you do you are bloody fool not a hero.

(Ne retournez pas au combat de vous-même sans être accompagné par 2 ou 3 des vôtres. Si vous le faites vous êtes un sacré imbécile et non un héros).

- Don't waste ammunition over 300 yards. This is very hard but try.

(Ne tirez pas avant 300m, économisez vos munitions. C'est difficile mais essayez quand même).

- Don't get mad if you don't see or shoot a German down today, there are plenty more good fish in the sea.

(N'en faites pas tout un plat si vous ne voyez pas ni n'abattez un Allemand aujourd'hui, la mer regorge de bon nombre de poissons !).

- If you have finished your ammunition come home.

(Si vous êtes à cours de munitions rentrez).

- *Don't land after combat without permission from OPS. There may be something on the way to bomb your aerodrome.*

(Ne rentrez pas à la base après le combat sans l'accord du Centre des Opérations. Il se peut qu'il y ait quelqu'un en chemin pour bombarder votre aérodrome).

- *There will be a fine of 6d (each offence) for landing with the cockpit roof shut. Open and lock it.*

(Il y aura une amende de 6 pennies (pour tout non-respect) pour atterrissage avec la verrière fermée. Ouvrez-la et verrouillez-la).

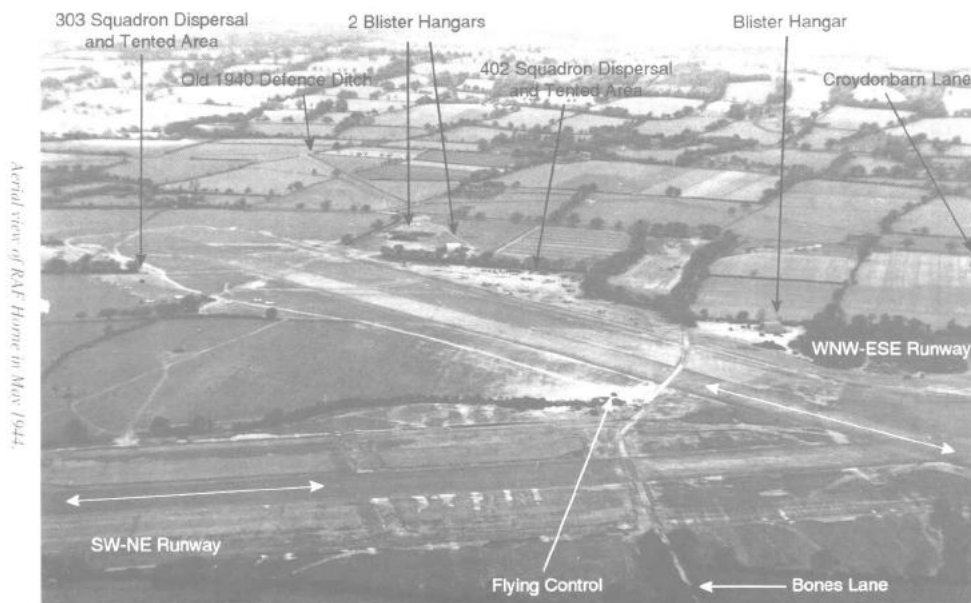
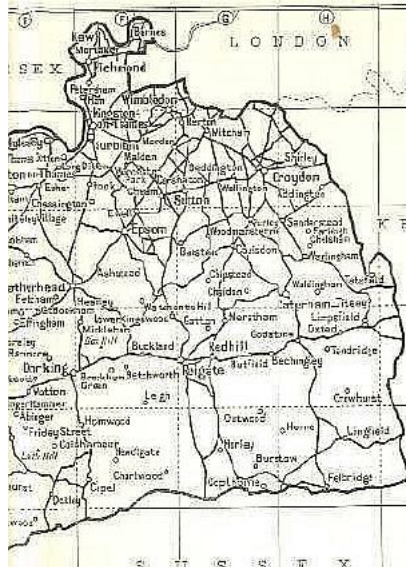


Plaques métalliques.

Ce minuscule aérodrome de la Raf entrant dans la catégorie **Advanced Landing Ground** (terrain d'aviation avancé) était celui de Horne, petit village situé à mi-chemin entre Londres (tout proche) et le sud de la côte anglaise, niché dans la partie rurale du sud-est du comté du Surrey, à environ 7 kilomètres à l'est de l'actuel aéroport de Gatwick.

Bien que le printemps fût déjà bien présent, les haies se fournissant et la floraison des châtaigniers presque terminée, la plupart des chênes tout autour montrait à peine quelques changements de leurs couleurs. C'était aussi en raison des nuits et petits matins extrêmement froids des derniers jours qu'il fallait briser la glace qui avait emprisonné l'eau des installations précaires servant pour la toilette ! Mais cela n'avait pas grande importance apparemment car la plupart des pilotes profitèrent de la proximité de la capitale anglaise, lorsqu'ils avaient quartier

libre, Zénon y compris, lequel d'ailleurs en revenait ce 22 mai au matin suite à une courte permission.



Vue aérienne du terrain de Horne, Mai 1944.



Une partie de l'ancien terrain d'aviation tel qu'on le voit aujourd'hui.

A ce propos, ouvrons une parenthèse pour évoquer qu'en fait les Polonais et plus particulièrement les pilotes jouissaient d'une certaine notoriété auprès de la gente féminine qu'ils rencontraient dans les dancings les plus huppés de Picadilly Circus : *Picadilly Hotel* et *Wellington's Club*. Ces pilotes, comme tout bons aviateurs se respectant, savaient compter aussi sur quelques amis fidèles afin d'assurer leurs arrières surtout lorsqu'il s'agissait de la gestion du porte-monnaie !

Ainsi à Londres ces Messieurs invitaient ces Dames au restaurant « *The Ambassadors* » situé au 10 Hannover Street, entre Oxford Circus et Regent Street. Mais ce n'est pas par hasard évidemment qu'il fut choisi, pensez donc ! En effet, le propriétaire était....Polonais mais avait changé son nom (imprononçable pour un britannique et donc pas très commercial... !) en John Mills.

Aussi lorsque les Polonais arrivaient avec les « girls » ceux-ci avaient déjà arrangé le scénario avec John ! Et naturellement il va sans dire qu'entre Polonais la solidarité comptait ! Donc comme le porte-monnaie faisait grise mine John leur accordait des « facilités de paiement » ! Quelques temps plus tard, le restaurant changea de quartier pour s'installer à Mayfair Place sur Picadilly, où s'ouvrit en même temps un dancing.

Les Polonais allaient faire de ce lieu « respectable » leur Q.G !

Un autre lieu de rendez-vous, proche de la base de Northolt, situé à Ruislip : Le « *Orchard Inn* ».

C'était un pub où les pilotes se réunissaient autour d'un verre, mais aussi de filles. Pour approcher celles-ci, trois phrases, rien que trois petites phrases suffisaient : *I am Polish aviator. Please have a drink with me. I am very lonely.* (Je suis un aviateur Polonais. Veuillez prendre un verre avec moi s'il vous plaît. Je me sens très seul.) Et le tour était joué ! Le patron était un Juif auprès duquel bon nombre de Polonais se confiaient. Il décédera 20 ans après la guerre et sa tombe ne cessera d'être fleurie par tous ceux qui le connurent et pour lesquels il avait eu une très profonde admiration au point de verser des larmes quand il apprenait que tel ou tel pilote avait disparu.



The Orchard Inn de nos jours.

Photos Ruislip Online www.ruislip.co.uk.



En Septembre 2007 fut inauguré devant The Orchard Inn le mémorial en l'honneur des pilotes Polonais.

Quand il fut donc de retour sur la base il était loin de penser qu'il aurait été sur la liste des pilotes devant voler ce lundi et fut fâché de constater que le Sergent Skrzydlo n'était pas encore rentré de permission. C'était donc à lui, Zénon, de palier à cette absence et d'utiliser l'appareil de son collègue : le **EN836**! C'est donc plus tôt que prévu qu'il reprenait le service. Alors que Zénon était sur le point de s'équiper du parachute, un Caporal s'avança vers lui en courant pour lui dire qu'il venait juste de replier le sien et le pressa de bien vouloir le prendre plutôt que celui qu'il avait entre les mains! « Non, il est trop tard maintenant ! » dit Zénon, car il avait presque terminé de harnacher celui et qui en fait appartenait à celui qui brillait par son absence ! » Demain, je le mettrai demain! » dit-il. Mais le caporal devenait insistant et probablement pour qu'il cesse, Zénon acquiesça. Le caporal l'aida alors à ajuster les harnais. Dans son empressement il serra si fort les sangles que Zénon lui envoya une salve très colorée de jurons ! En polonais bien sûr! Flegmatiquement le caporal lui répondit : « Cela ne fait rien Sir, vous apprécierez sans nul doute un peu plus tard ce que je viens de faire.... si jamais vous deviez vous en servir bien sûr... ! » Zénon allait longtemps se souvenir des paroles sages du Caporal dans l'heure qui suivrait et le remercierait plus tard.....

Une fois convenablement installé Zénon effectua un bref *cockpit-drill*, c'est-à-dire une opération mémotechnique précédant le décollage et permettant de passer en revue sans oubli, la

liste des vérifications essentielles, en murmurant la phrase rituelle apprise pendant sa formation : **BTFCPPUR.**(*bi,ti,f, si, pi, pi, iou, are* en prononciation anglaise !) :

Brakes-Freins

Trim-Fletners de correction des commandes. (Petite surface de compensation aérodynamique des gouvernes.)

Flaps-Volets

Contacts

Pressure-Pression dans le système pneumatique.

Petrol-Carburant

Undercarriage-Train d'atterrissage escamotable verrouillé.

Radiator



Le mécano installe Zénon dans le cockpit.



303 (Kosciuszko) Squadron at Horne on 11 June 1944.

Top Row (left to right): Bronislaw Bialecki, Eugeniusz Szapoznikow, Dr Galuszka (303 Sqdn MO), Jan Wierchowicz, Wladystaw Sznapka, Roman Nartowicz (?), Adam Jenik, Stanislaw Lewicki, F/O Nicholls (Sqdn Intell Off), F/Lt Leslie Hunt (Wing Intell Off).
Middle Row: F/Lt Jasinski, Tadeusz Koc, DFC.(CO), W/Cdr Chalmers-Watson, AFC (Camp Commandant), Brunon Kudrewicz, Jozef Stasik, ?, Ludwik Kraszewski, F/O L Swietlikowski.
Front Row: Janusz Franciekiewicz, Witold Herbst, Michal Michalak, Zdiziskaw Bezwluklo, Stanislaw Zdanowski, Aleksander Rokitnicki, ?, Jan Szadowski

Une partie de l'effectif de l'escadrille 303 présent à Horne le 11 Juin 1944.



S/Ldr Koc in white jumper with other 303 Squadron pilots.

A gauche en blanc le S/L T.Koc en compagnie de pilotes du 303 à Horne.

L'OBJECTIF.

Un peu plus tôt dans la journée, un rapport des Services Secrets stipulait que la Résistance française venait de signaler qu'un convoi était en cours de préparation en gare de Douai, à quelques kilomètres à l'est d'Arras, et que celui-ci était supposé rejoindre le Front de Normandie. Naturellement personne ne savait encore que la côte Normande allait devenir le théâtre du Jour J d'ici les deux semaines à venir ! C'est pour cela que les autorités en charge du Débarquement décidèrent qu'il était plus qu'impératif d'empêcher ce convoi de quitter la gare !



LA PLANIFICATION DU RAID.



Mitchell



Boston



Pilotes du Squadron 320 le 22 Mai 1944

48 bombardiers *B25 Mitchell II* et 24 *Boston IIIA* flanqués d'une escorte rapprochée de chasseurs reçurent l'ordre d'attaquer la gare de triage.

Les *Mitchells* provenaient des *Squadrons* 98 et 320 basés à Dunsfold dans le sud-ouest du Surrey, les 180 et 226 à Hartfordbridge dans le Hampshire, connu plus tard sous le nom de Blackbushe à l'ouest de Camberley.

Les *Bostons* provenaient des *Squadrons* 88 et 342 basés également à Hartfordbridge.

Toutes ces unités faisaient partie des *Wings* 137, 138 et 139 du *N°2 Group of the 2nd Tactical Air Force*.

Ce sont en fait 63 bombardiers qui décollèrent de leurs bases respectives aux alentours de 18h30. Deux appareils firent demi-tour suite à des avaries de moteurs. Quant aux 7 autres qui manquaient à l'appel on suppose qu'ils furent déclarés hors service, tout au moins pour cette mission.

L'attaque devait se dérouler en trois vagues échelonnées de 19h48 à 20h05, et des bombes de 220 kilos devaient tomber sur l'objectif à une altitude comprise entre 2850m et 3300m, la plupart munie d'un dispositif à retardement. (Le nombre de bombes larguées fut toutefois inférieur à la quantité estimée !)

Cette planification incluait également deux formes d'escortes : l'une à haute altitude, l'autre rapprochée.

L'escorte rapprochée devait être assurée par trois *Squadrons* basés à Horne, les 130, 303 et 402. Bien que ce groupe de chasse appartenait toujours au *Air Defence of Great Britain (Secteur à la Défense Aérienne de la Grande-Bretagne)* plutôt qu'au *2nd Tactical Air Force* (un groupe aérien spécialement créé pour épauler le projet Overlord), il était fréquemment appelé pour effectuer ce genre de mission. Et c'est à brûle pourpoint que cette mission du 22 Mai 1944 leur fut confiée. L'escorte haute altitude quant à elle fut confiée aux *Squadrons* 33, 80 et 127. Le 1^{er} basé à Lympne dans le sud-est du Kent, reçu l'ordre quelques jours plus tôt de se rendre sur le terrain de Tangmere près de Chichester, 100 kms à l'ouest. Il était équipé de Spitfire LF IXe. Mais pourquoi ce type d'appareil fut-il désigné pour cette mission ? Nul ne sait ! La lettre « e » correspondait au type de l'aile équipant l'appareil.

Le Spitfire Mk IX du Squadron 80 ressemblait au Mk V mais avec un moteur un peu plus puissant et une hélice 4 pales. Ce *Squadron* était basé à Detling près de Rochester dans le nord est du Kent. Le Squadron 127 basé à Lympne était quant à lui équipé du Spit HF IXe, une version spécialement désignée pour les vols haute altitude.



Spitfire Lf IXe



Spit HF IXe

Enfin, une fréquence radio fut attribuée à chaque Squadron.

Lors de la phase initiale du raid, lorsque la formation complète faisait route sur l'objectif, 24 Spitfires des Squadrons 229 et 274 ont effectué un *Sweep* préalable au-dessus d'une ligne Dunkerque-Cambrai-Valenciennes-Roubaix que la formation devait survoler. Ces deux Squadrons basés à Detling devaient s'assurer qu'aucune activité aérienne ennemie n'empêcherait le bon déroulement du bombardement.

Cette mission reçut le nom de code ***Ramrod 909***. Un ***Ramrod*** était une mission donnée pour tout raid de bombardement accompagné d'une escorte de chasse ayant pour but de détruire un objectif bien précis, avec son propre numéro opérationnel. Les archives du Squadron 303 indiquent qu'avec le Squadron Canadien 402 également basé à Horne, semblable mission fut effectuée sur le même objectif le 13 Mai sous le nom de ***Ramrod 884***. Cela laisse à penser que les installations n'avaient pas été suffisamment touchées pour empêcher la reprise des activités ferroviaires car celles-ci ont été rapidement réparées en l'espace de 9 jours !

L'ITINERAIRE.



La « Planification » avait établi un itinéraire précis pour mener à bien cette mission.

Les bombardiers devaient être au rendez-vous avec les chasseurs à 14 kms au nord de Dunkerque. De là la formation toute entière allait suivre une ligne presque droite jusqu'à Douai si l'on excepte un léger changement de cap à la hauteur de Bailleul, sans doute pour éviter les tirs des défenses aériennes répertoriées grâce aux vols de reconnaissance. Dès le bombardement terminé, la formation reprendrait une direction nord-est vers la frontière belge où elle prendrait un cap presque plein nord pour naviguer entre Tournai et Lille pour être à la verticale de Waregem, puis un cap nord-ouest vers Roselaere et enfin direction le North Foreland, situé sur la pointe sud-est de l'Angleterre. Dès ce point franchi, les bombardiers regagneraient seuls leurs bases respectives. Il est supposé que le Contrôle au sol aurait laissé quartier libre aux chasseurs après le bombardement si aucun appareil ennemi n'était en vue sur le chemin du retour. Il était fréquent en ces circonstances que les chasseurs aillent effectuer des attaques au sol sur n'importe quelle cible ennemie !

LA MISSION.

Trente-six Spitfires mus par leur moteur Rolls Royce Merlin 45 décollèrent de Horne en ce début de soirée printanière : onze Polonais du **303**, douze du **130(Punjab)** composé de pilotes anglais, australiens, néo-zélandais et canadiens, et enfin 13 Canadiens du **402^{ème} ROYAL CANADIAN AIR FORCE « City of Winnipeg »**. Ces trois escadrilles étaient sous les ordres du **WING COMMANDER Johnny Checketts , DSO, DFC**, un Néo-Zélandais très respecté, très estimé et *Leader* incontesté de ce 142^{ème} Groupe de chasse basé à Horne .



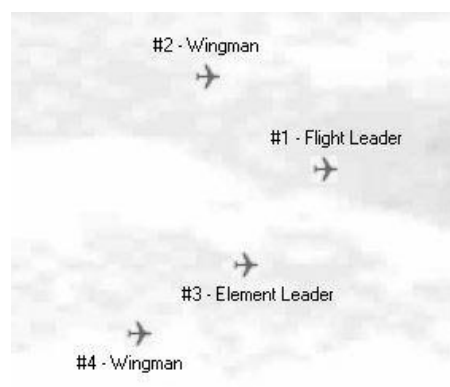
402 RCAF Squadron at Horne on 11 June 1944.

Top row (left to right): Vic Vickers, Lem Barnes, Keith Haeggie, Freddy Miles, Bill Harvey, Johnny Checkens (W/Cdr)(NZ), Nick Nicholson, Mac MacLeod, Mickey Einhorn, Bud Speare, Ken Collinson.
 Middle row: Wally O'Hagan, Casey Collins, Doug Drummond, Eep Wood, Geoff Northcott (CO), Doddy Dodd, Bambi Lawrence, Pete Peters, Denny DeNeversville.
 Front row: Marty Naylor, Wally LaLonde, Chuck Bavis, Ernie Moulard, George Lawson, Mac McMahon, Ken Lett.

Une partie de l'effectif du Squadron 402 Canadien présent à Horne le 11 Juin 1944.

Comme d'habitude, les appareils décollent deux par deux, se mettent en attente circulaire au-dessus du terrain de manière à ce que les derniers au décollage puissent rapidement les rejoindre et ainsi former un *Wing* afin de préparer la jonction avec les bombardiers au nord de Dunkerque.

A partir de ce point de ralliement le *Wing* abandonne sa configuration de vol en formation pour se transformer en formation de défense dite « *Finger Four* », sections de 4 appareils rappelant quatre doigts de la main. Cette configuration ne servait pas qu'à leur protection mais elle leur donnait toutes les chances de pouvoir apercevoir et contrer rapidement toute attaque ennemie. Toutefois, si une section venait à être attaquée et devoir rompre la formation, deux appareils se mettraient devant pour mener tandis que les deux autres se placeraient derrière eux pour les couvrir.



Formation du « Finger four ».

Comme dans la plupart des missions d'escorte que le *Wing* a effectué depuis Horne, très peu pour ne pas dire aucun avion ennemi n'a été aperçu et aucun n'a attaqué les bombardiers tant que ceux-ci étaient sous escorte. Mais pourquoi ?

Tout simplement parce que les chasseurs allemands, une bonne partie des escadrilles présentes en France, s'étaient repliés en Allemagne pour protéger la Patrie des incessants raids diurnes des B17 de l'U.S Air Force communément appelés » Forteresses Volantes ».



Formation de B17.

Mais une autre version sera rapportée par l'illustre pilote anglais Douglas Bader, le pilote aux jambes artificielles, dans son livre " *Fight for the Sky.* », lorsqu'il rencontra après la guerre son homologue et ancien adversaire le Général Galland. Les bombardiers américains étaient des cibles idéales pour la Luftwaffe, car ceux-ci étaient lourdement chargés emportant des tonnes de bombes dans leurs soutes. Et les chasseurs d'escorte portaient sous leurs ailes de lourds réservoirs supplémentaires qu'ils auraient été contraints de larguer en cas d'attaque afin d'affronter les chasseurs allemands et de ce fait laisser les bombardiers filer seuls vers l'Allemagne....En fait, c'est ce que voulait l'ensemble des pilotes allemands. Mais Hitler en avait décidé autrement . Il avait strictement interdit toute attaque de ce genre sur le simple fait qu'il aurait été bon pour le moral de la population allemande de voir tous ces appareils alliés abattus au-dessus du territoire et nulle part ailleurs ! Il était réellement fou à lier !

En dépit de cela, la tâche des Spitfires n'était pas sans danger car les Allemands avaient une artillerie efficace pour protéger ses importants sites et installations stratégiques.

La tâche des bombardiers ce soir là était l'une d'entre-elles.

Parce qu'ils étaient forcément beaucoup plus lents que les Spits, les sections de chasseurs devaient zigzaguer et quelquefois voler en cercle au-dessus des formations de Mitchells et Bostons de façon à toujours rester au contact de ceux-ci. Nul doute que le commandant du groupe de chasse avait placé stratégiquement ses sections par rapport aux bombardiers : comme le soleil était déjà bas dans le ciel, quelques chasseurs se trouvaient côté ouest pour parer toute attaque en provenance du soleil, d'autres volaient bien au-dessus et le reste veillait à l'arrière. Cette tactique, le 303 l'avait bien mise au point depuis 1941! La section de Zénon, dont il était le Leader, avait pour mission de voler en cercles à l'arrière des Bostons.

Au fur et à mesure que l'objectif se rapprochait, il pouvait apercevoir le nombre sans cesse grandissant des traînées noires suspendues dans les airs provoquées par les tirs de DCA prouve que l'objectif ainsi défendu était de haute importance !

LA FIN DU VOL.

Les tirs de DCA s'intensifiaient au moment même où la formation s'approchait de la gare. Quelque chose que Zénon avait déjà vécu pas mal de fois auparavant, et même qu'au cours d'une mission son Spitfire fut fortement « secoué » par les déflagrations : par chance il n'a été atteint que par un petit éclat de shrapnel qui l'a quand même contraint à faire demi-tour et rentrer à la base en un seul morceau !

Tout semblait se dérouler comme prévu malgré les secousses. Une fois l'opération terminée, tout le monde mit un cap nord-est. Dans un premier temps en direction de Valenciennes. Cependant sa chance allait tourner. Au moment où sa section vira, tout en serrant de près les bombardiers, de nouveaux tirs de la Flak (DCA allemande : **Fliegerabwehrkanonen**.) explosèrent dans tous les sens ! L'avion fut ébranlé par un terrible choc, tout proche, sous le ventre du Spitfire...Immédiatement quelqu'un se mit à hurler dans la radio : « Glycol, glycol... » mais avait omis de préciser **qui** venait d'être touché et qui venait de constater cette observation. Zénon se rendit compte immédiatement que c'était lui, car la température d'huile était déjà de 50° supérieure à la normale ! Il était plus que probable que son avion ne laisse déjà échapper une épaisse traînée de fumée provenant de l'imposant radiateur situé sous l'aile droite, là où normalement l'huile, en provenance du moteur surchauffé, est refroidie par l'air. En effet, si le radiateur est touché, une traînée de fumée blanche révélerait la perte de glycol entraînant ainsi une surchauffe du moteur ayant pour conséquence : soit il se grippe ou alors.....il prend feu !

Zénon devait donc réagir, réagir très très vite !



Batterie de Flak allemande équipée d'un canon de 88mm.

ATTERRISSAGE FORCE OU SAUTER ?

Instinctivement il prit contact par radio avec son *Squadron Leader* (Chef d'Escadrille), **Tadeusz Koc**, utilisant pour cela son code d'identification « **GLENCO 33** » pour l'informer qu'il venait d'être touché. Celui-ci donna l'ordre à Zénon de «retourner à la maison» en prenant la direction de la côte française. Il donna également l'ordre à deux pilotes de lui servir d'escorte. Maintenant à l'écart de la section, Zénon réduit au minimum le régime moteur et tente de faire planer son vieux Spitfire. Mais il n'était pas fait pour cela, en particulier le Mark Vb avec le bout de ses ailes tronquées. Il était déjà à 2000m d'altitude au-dessus de St.Omer alors qu'il était à 3500m au moment de l'impact.

Aïe, il n'était donc plus question de rentrer en Angleterre.... !

A cet instant précis, les deux chasseurs d'escorte remarquaient au loin sur l'horizon, deux silhouettes d'avions ressemblant étrangement au *Focke Wulf 190*. C'est alors que les deux pilotes accompagnant Zénon l'abandonnèrent quelques instants pour aller observer d'un peu plus près ces deux appareils en question, laissant ainsi leur camarade devenir une proie vulnérable tellement il perdait de l'altitude. Heureusement, les deux avions vont s'avérer être des *P47 Thunderbolt* de l'U.S Air Force!



« Nez » du Fw-190.



Fw-190.



P47 Thunderbolt.

La *presque* similitude de leur imposant moteur étant la seule responsable de la confusion !

La vie dans le cockpit devenait extrêmement difficile à supporter : la fumée commençait à s'échapper du moteur et au fil des secondes qui défilaient, l'altitude diminuait dangereusement. Il réalisa alors que l'appareil pouvait exploser à tout moment. Finie l'idée nourrie d'un atterrissage forcé, il fallait *s a u t e r* coûte que coûte tant qu'il y avait encore un peu d'altitude ! Il largua la verrière en tirant sur la petite boule en caoutchouc qui pendait au-dessus de lui, juste devant sa tête. Il se rendit vite compte qu'il venait de commettre une énorme bêtise, car l'habitacle se mit à se remplir de fumée accompagnée de projections d'huile qui lui brûlèrent le visage, mais sans grande gravité ! Il n'avait pas encore ôté son casque en cuir avec tous les fils radios et autres tuyaux qui le reliaient au Spitfire et qui le gêneraient lors de sa sortie. Il le fit immédiatement : d'une main le glissa sous le siège, et de l'autre actionna le système de destruction du « *Pip Squeak* » afin que l'appareillage ne tombe pas entre les mains des Allemands. C'était le système de reconnaissance que les pilotes actionnaient afin d'informer les artilleurs britanniques, installés sur les côtes, qu'il s'agissait d'un appareil ami rentrant en Angleterre ! Il valait mieux décliner son identité lors du franchissement des côtes anglaises aux retours de missions, sinon.....

Maintenant il fallait absolument sauter.

Il défit les harnais qui le maintenaient à son siège, en appuyant d'un coup sec sur la partie centrale du système de fermeture. Il était libre de tout mouvement maintenant.

Mais comment sauter ? Et la fumée qui lui piquait les yeux..... !

Zénon se mit à se souvenir de toutes les conversations et discussions auxquelles il avait pris part avec d'autres pilotes qui eux avaient déjà sauté, et plusieurs fois pour certains !

Le W/O (Warrant Officer) **Wladyslaw Sznepka** par exemple, avait sauté trois fois et à chaque fois de manière différente ! Zénon se souvenait qu'il disait qu'il était vital d'éviter à la fois l'imposant mât de l'antenne radio situé juste derrière le poste de pilotage et l'empennage sur lequel on pouvait se fracasser la tête....

Tout en «réfléchissant» il jeta un coup d'œil aux instruments puis vers l'extérieur, à droite puis à gauche. Considérant qu'il n'était plus qu'à environ 1000m il se dit que le moment fatidique était hélas arrivé. Il se souvient avoir vu un large terribil (le n°5 d'**Auchel** dira t-il plus tard) mais renonça à l'idée de s'y poser car il se casserait sans nul doute une jambe et deviendrait ainsi une proie facile pour les Allemands !

Dès cet instant sa décision était prise .Il fit un signe de croix et mit immédiatement en application la troisième solution de son ami **Sznapka**. Pour cela il poussa très violemment le manche en avant : l'avion piqua du nez et Zénon fut projeté hors du poste de pilotage, tel le projectile d'une hallebarde !

La méthode **Sznapka** avait fonctionné !

RETOUR SUR TERRE.

Dès qu'il fut hors de l'avion il se souvint avoir lu, quand il était plus jeune, l'histoire d'un pilote dans une situation similaire à la sienne : il avait toutes les peines du monde à poser la main sur la poignée du parachute à cause de la pression de l'air. Alors Zénon leva la main avec une force telle qu'il se donna un violent coup sur l'œil ! Qu'il se sentait ridicule pendu au bout de ce parachute, car dès que la voilure se déploya il fut ballotté dans les tous sens. Au même moment il vit son Spitfire s'écraser au sol dans une formidable explosion.

Quelle excuse invoquera t-il plus tard (si jamais il y aurait un plus tard) au Sergent Skrzydlo pour expliquer la perte de son appareil !?

Les deux Spitfires d'escorte firent demi-tour dès qu'ils virent le parachute s'ouvrir en faisant un dernier signe d'amitié en battant de leurs ailes.

Alors qu'il poursuivait sa descente et que tout autour de lui régnait un calme de cathédrale, il se mit soudain à se souvenir des paroles du Caporal prononcées un peu plus tôt au sujet du parachute, aurait-il eu une prémonition ? Il fut tiré de ses pensées quand il entendit tout à coup des balles siffler autour de lui. Quelque part des Allemands le prenaient pour cible mais sans l'atteindre. Donc l'ennemi était dans les parages et tout proche apparemment. En effet comme on l'a vu, l'ouverture de la voilure l'avait fait se balancer au bout des suspentes, tel un pendule géant ! Il tira alors de plus belle sur celles-ci pour que ce mouvement de balancier ne cesse ! Et la Convention de Genève dans tout cela pensa Zénon ?

Il apprendra un peu plus tard qu'il avait reçu cinquante quatre trous dans la coupole de soie provenant d'une batterie d'artillerie allemande située non loin de là.....

Si seulement le vent pouvait le pousser vers le bois (de La Lihue) là-bas tout proche et qui bordait le champ au-dessus duquel il se balançait. Il pourrait ainsi se mettre rapidement à l'abri des Allemands qui tiraient sur lui et qui se mettraient sans nul doute à sa recherche dès qu'il se serait posé. En-dessous de lui, dans le champ, un fermier au crâne chauve labourait. D'un seul coup il arrêta son cheval blanc, leva les yeux vers le ciel, puis intima à l'animal l'ordre de reprendre son travail !

En guise de plaisanterie, Zénon dira plus tard que le premier mot de français qu'il a entendu et retenu très facilement aura été : »Hue« !

Il toucha très violemment le sol au milieu du champ et fut heureux de constater qu'il avait pu placer et surtout pu garder la langue derrière les dents car sinon il lui aurait été difficile de parler à nouveau !

Réflexion stupide dira-t-il par la suite !

Apparemment il était arrivé en un seul morceau, constata-t-il, à une centaine de mètres seulement du point d'impact de son avion maintenant en feu.

Agenouillé là au milieu du champ, encore sous le choc de sa très violente réception, le visage brûlé, il regarde tout autour de lui et commençant à peine à rassembler son parachute qu'un homme en civil, tout essoufflé, s'approche de lui, un vélo pour dame à la main.

Zénon n'avait aucune idée de celui-ci ni d'où il venait car d'où il était il ne vit personne hormis le fermier. Il lui montra aussitôt sa plaque d'identité qu'il portait autour du cou et sur laquelle on pouvait lire : « **ARMIGER S -781307** » et non pas Zénon Bartkowiak !

L'homme constatant ainsi qu'il était bien en présence d'un pilote de la Raf bafouilla ces quelques mots en anglais : » Come on quick, Germans ! » (Vite les Allemands sont là !) en pointant du doigt la direction supposée.

A ce propos, vient le moment de l'explication du nom Charly.

Si au cours d'un accident un pilote venait à tomber entre les mains des Allemands et devenir prisonnier il arrivait que certains d'entre eux portaient gravés sur leurs plaques d'identité nouées autour du cou un nom à consonance britannique. Pourquoi donc direz-vous ? Pour que sa famille vivant en Pologne toujours occupée ne fasse pas l'objet de représailles allemandes d'une part et d'autre part pour espérer bénéficier de meilleurs traitements dans les camps de prisonniers, car les Polonais capturés étaient le plus souvent châtiés.

C'est donc pour cette raison que Zénon opta pour Charles Armiger. Il n'eut pas loin à chercher pour obtenir cette identité. Pour cela il faut remonter en 1941 lorsqu'il est stationné sur la base de Swinderby non loin de Lincoln là où il est hébergé chez l'habitant, faute de place sur la base et chose courante dans les relations de l'époque entre la Raf et la population locale.

Il choisit donc de s'appeler Charly trouvant sans nul doute cette consonance plus anglaise que Charles !



Fausse plaque.



Vraies plaques.

« **CHARLY** » venait donc de fouler le sol français pour la seconde fois, mais était loin de se douter que ce serait ici ou plus exactement à un ou deux kilomètres plus loin que le destin lui donnerait rendez-vous pour le reste de sa vie, bien qu'il lui faudra encore quelques années pour mieux s'en rendre compte ! Ni d'ailleurs qu'il serait dorénavant connu en France sous ce pseudonyme.

Sans le savoir il venait de signer un très long bail avec ce village dans lequel il venait de tomber: Camblain-Châtelain. En fait le lieu « exact » de sa chute selon les rapports émis par les pilotes du 303 en rentrant à Horne au terme de ce Ramrod fut défini comme étant dans le secteur de Merville situé à environ 30 Km de Camblain-Châtelain !

De l'autre côté de la Manche, à Horne, les 3 escadrilles étaient de retour ne déplorant aucune perte hormis celle de Zénon Bartkowiak. Dès que la nouvelle se répandit dans les rangs polonais, le mécanicien de Zénon, Stefan Suwinski, rassembla les affaires du « disparu » et les conserva au cas où..... ! Ces deux hommes restèrent très liés pendant et bien après la guerre. Pour l'anecdote le mécano transforma son nom en Allison et vécut à Maidstone au 94 Holland Road.



Stefan Suwinski au centre de la photo, le dos appuyé à la porte.

Avant de clore ce chapitre, nous aimerions vous relater ce fait troublant rédigé lors du rapport effectué par les Allemands concernant le crash de l'avion :

« Le 22 mai 1944 à 20h10 à Camblain-Châtelain un P-47 Thunderbolt s'est écrasé à 1km au sud-ouest de Camblain-Châtelain, à 3km au sud-est de Pernes, au nord-est de la route Pernes-Ourton. Le pilote a sauté en parachute et ne fut pas retrouvé. »

Curieusement, cet appareil tombé au sud-ouest d'Auchel n'appartient pas au groupe de la 9^{ème} Air Force américaine en train d'attaquer dans la région.

En fait il correspond à l'appareil du 1^{er} Lieutenant Jack Terzian de la 8^{ème} Air Force engagé entre 15h45 et 16h00 à une mission de chasse-bombardement dans la région de Liège. Il s'occupait de la suppression des défenses au sol, mais son avion fut touché par la Flak. Il a tenté de rentrer en Angleterre, mais peu après, l'hélice s'est arrachée et le moteur a explosé. Le pilote a alors continué en vol plané préférant l'atterrissage forcé au parachutage. C'est à 16h15 qu'il toucha terre à Letterhoutten, dans la région de Burst en Belgique, et fut fait prisonnier.

Lors du rapport du n°2 de Terzian, le second Lieutenant Ruppert M. Tumlin celui-ci fit une erreur d'appréciation dans la détermination de la position. Les deux P-47 ne se trouvant pas au nord-ouest de Bruxelles mais au-dessus du Pas-de-Calais au sud-ouest de Béthune !

Le rapport des Allemands précise bien l'appareil comme étant un Thunderbolt, avec l'étoile américaine (*Kokarde Star USA*). **Mais**, ce qui contredit ce rapport sont ces deux éléments figurant sur la même ligne : **CBAF 796**. Ceci veut dire que cette mention figurant sur le moteur signifie **Castle Bromwich Aircraft Factory**, une des usines en Grande-Bretagne produisant les Spitfires !

Il s'agissait donc indéniablement de l'appareil de Charly !



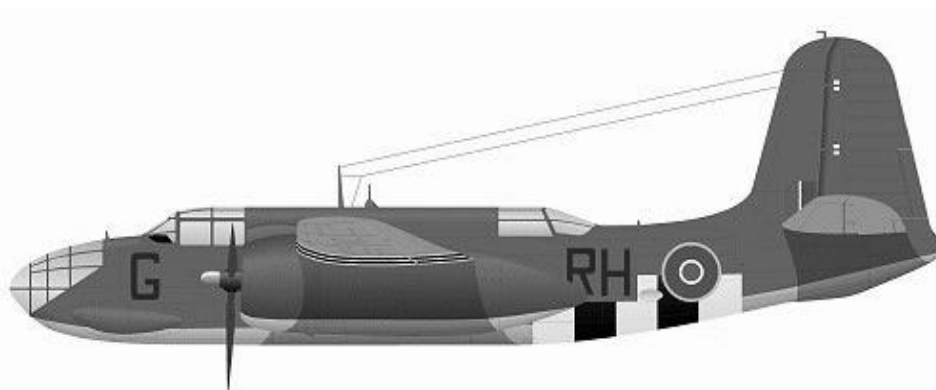
Jack Terzian

LES BOMBARDIERS DE LA MISSION « RAMROD 909 » du 22 Mai 1944.

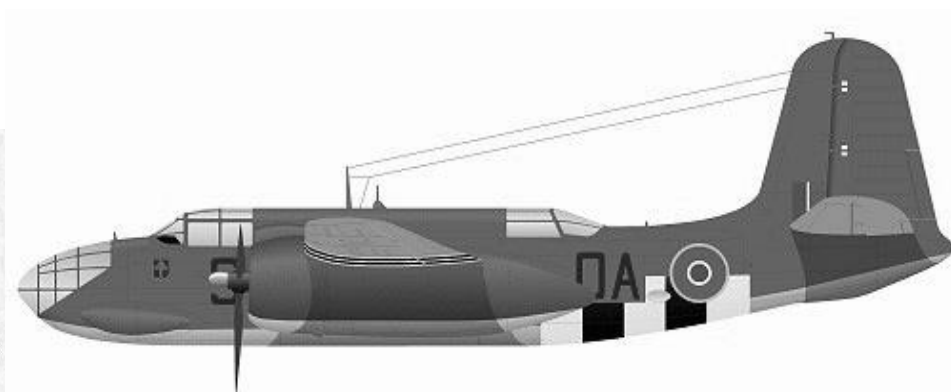
BOSTONS



88 Squadron



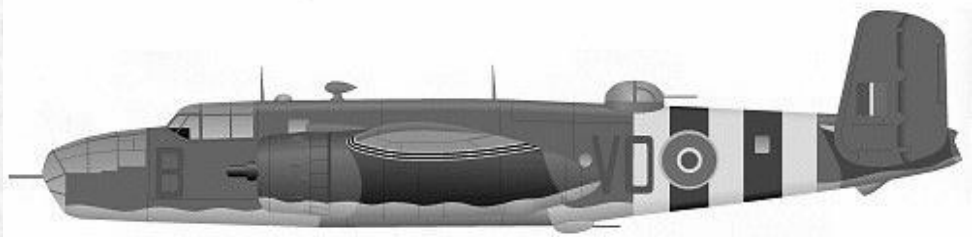
342 Squadron



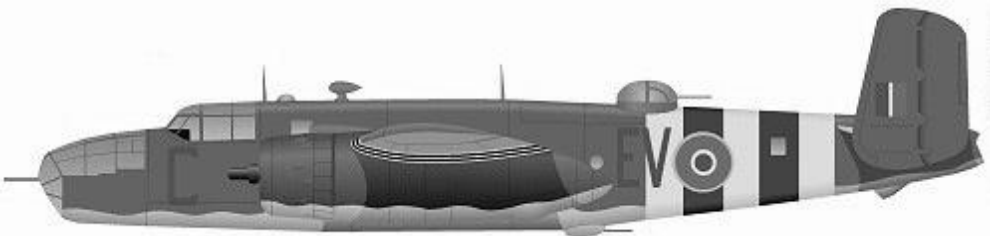
MITCHELLS



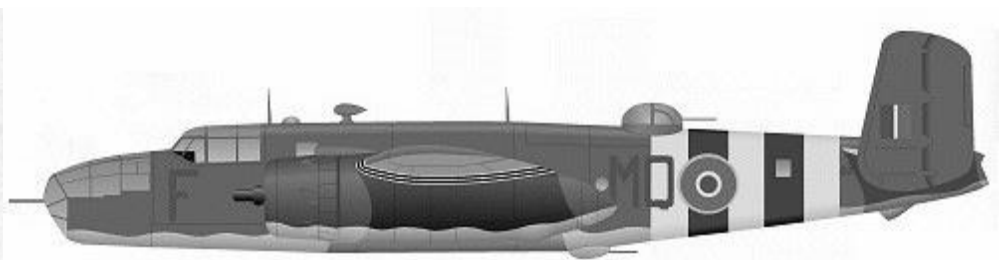
98 Squadron



180 Squadron

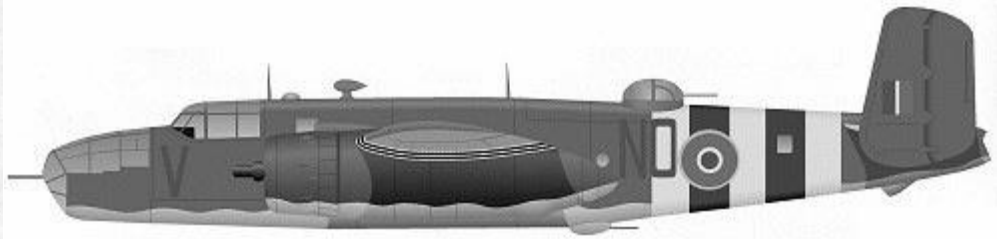


226 Squadron





320 Squadron



Les photos du bombardement de la gare de Douai prises par les autorités.
ainsi que le rapport du chef du District de Douai.





Archives nationales de la S.N.C.F – Le Mans-

Rapport du chef du District de Douai.

S.N.C.F.
Service V.B.
3^e quondisme

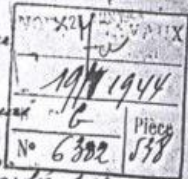
ACCIDENTS DE SERVICE DE PERSONNES ANNEXE
TENTATIVES CRIMINELLES ET ACTES DE MALVEILLANCE

U.601



RAPPORT DE
DATE
HEURE
NATURE

M. Couhaire Chef de District Prof à Douai
22 Mai 1944 HEURE 19^h30 à 20^h
Ligne de Longueau à la Frontière - Gare de Douai
Bombardement aérien



Le 22 mai de 19^h30 à 20^h la gare de Douai a été bombardée par 24 jets bombardiers. De nombreuses bombes ont tombées dans les emprises de la S.N.C.F. Parmi les mineurs travaillant à la remise en état des voies, il y a eu disparus et deux blessés.

Les dégâts pour ce qui concerne le service V.B. sont les suivants :

Voie Les V.P. Longueau - Lille ont été coupées du Km 216 au Km 217,500. Les V.P. de la ligne Cambrai Douai ont été coupées sur 200 m. au Km. 222,000. Les voies du raccordement direct cab. 1 cab. 2 ont été coupées sur 200 m au Km 216,000 et encombres par des wagons renversés. Les voies AM et DM ont été détruites également sur 200 m.

Toutes les voies du dépôt ont été labourées sur 300 m. Les aliciers vers le poste B. la Gare de quai N.B. et les voies 1 à 6 du triage ont été coupées.

Le total est de 1800 m de V.P. et 4000 m de V.B. à remplacer ainsi que 40 appareils de voie. Le montant des dégâts est de 6,500,000 environ. La circulation a dû être interrompue dans toutes les directions.

O.R. La partie côté Longueau du P.S. 216 584 Longueau Lille a été atteinte par une bombe au droit de la 3^e entrelaie côté Sin et Lille et est coupée sur toute sa partie haute, elle est bordée dans la partie basse qui s'est affaissée de 80 cm environ au droit de la 4^e entrelaie côté Sin. De nombreuses pièces du pont et en particulier la poutre côté Lille présentent une torsion qui rendra nécessaire leur dépose pour redressement et remplacement.

La Passerelle en B.P. au Km 216 000 Longueau Lille a son support de gauche ébranlé à remplacer. Le montant des dégâts aux A.T. est de 200,000 environ.

BÂTIMENTS Tous les bâtiments du dépôt ont été détruits complètement sauf l'atelier du grand Entretien dont il ne reste qu'une partie de l'ossature en B.P. qui sera à abattre.

Le logement occupé par le Surveillant Prof S. Pol le long du Raccordement cab. 1 cab. 2. a été détruit, le logement voisin occupé par le conducteur Pouille est fortement endommagé.

LE RECUEIL DES STAT.

Rapport communiqué à Monsieur le Directeur