

CHAPITRE 3

ZENON DEVIENT PILOTE DE LA POLISH AIR FORCE.

Zénon fait officiellement partie de la RAF le 16 Mars 1940 sur la base d'Eastchurch.



POLEND SCHIFFEN UND SACHSEN MUSEUM
Jahres Nr. 1.1.1. 0.2. 14.11.16
Copyright: Photo Archive and
Dokumentation

UCHWONIE STREKLEY . 5-
TRANSPORT : XIII. 27.11.40 (Eastchurch)

1.	seer.	*RICHNIK JERZY	I. dyon
2.	seer.	*CHOLA Jan	"
3.	seer.	*CIUCHOWSKI Jan	"
4.	seer.	*CHURRY Stanislaw	"
5.	seer.	*DAROWSKI Gustaw	"
6.	seer.	*PIRMANIAK Jozef	"
7.	seer.	*SUCHIAK Jozef	"
8.	seer.	*GATICH Stanislaw	"
9.	seer.	*WILKOWSKI Kazimierz	"
10.	seer.	*WILKOWSKI Witold	"
11.	seer.	*BARLICHKE Jan	II. dyon
12.	seer.	*CHYCHOWSKI Stanislaw	"
13.	seer.	*KITA Marian	"
14.	seer.	*CHOTY Witold	"
15.	seer.	*BARICKI Bronislaw	"
16.	seer.	*KACZALSKI Gustaw	"
17.	seer.	*WILKOWSKI Marian	"
III. dyon.			
18.	seer.	*KASAT Antoni	
19.	seer.	*WILKOWSKI Jozef	
20.	seer.	*WILKOWSKI Zygmunt	
21.	seer.	*WILKOWSKI Kazimierz	
22.	seer.	*WILKOWSKI Stanislaw	
23.	seer.	*WILKOWSKI Bogdan	
24.	seer.	*WILKOWSKI Kazimierz	
25.	seer.	*WILKOWSKI Zygmunt	
26.	seer.	*WILKOWSKI Stanislaw	
27.	seer.	*WILKOWSKI Stanislaw	
28.	seer.	*KOTARNA Henryk	
29.	seer.	*KACZALSKI Leopold	
30.	seer.	*KACZALSKI Henryk	
31.	seer.	*WILKOWSKI Stanislaw	
32.	seer.	*WILKOWSKI Jozef	
33.	seer.	*WILKOWSKI Leonard	
34.	seer.	*WILKOWSKI Leonard	
35.	seer.	*WILKOWSKI Stanislaw	
IV. dyon.			
36.	seer.	*WILKOWSKI Stanislaw	
37.	seer.	*WILKOWSKI Stanislaw	
38.	seer.	*WILKOWSKI Zenon	
39.	seer.	*WILKOWSKI Antoni	
TRANSPORT : XIV. 1.5.40.			
40.	seer.	*WILKOWSKI Aleksander	D.2.
41.	seer.	*WILKOWSKI Filip	"
42.	seer.	*WILKOWSKI Marian	"
43.	seer.	*WILKOWSKI Stanislaw	"
44.	seer.	*WILKOWSKI Stanislaw	"
45.	seer.	*WILKOWSKI Jan	"
46.	seer.	*WILKOWSKI Stanislaw	"
47.	seer.	*WILKOWSKI Stanislaw	"
48.	seer.	*WILKOWSKI Jozef	"
49.	seer.	*WILKOWSKI Jan	"
50.	seer.	*WILKOWSKI Stanislaw	"
51.	seer.	*WILKOWSKI Gustaw	"
52.	seer.	*WILKOWSKI Witold	"
53.	seer.	*WILKOWSKI Stanislaw	"

Feuille de transfert Lyon/Bron - Eastchurch Février 1940.

Cet aérodrome situé sur l'île de Sheppey, au large de la rive sud de l'estuaire de la Tamise, date de 1909, époque du balbutiement des premiers vols en Angleterre, puis devient quelques temps après un site militaire. Jusqu'en Septembre 1939 il fut constamment utilisé par la RAF et à partir de Décembre devient centre d'accueil pour tous les Polonais. Ils y seront recrutés pour être enrôlés dans la Royal Air Force. Beaucoup d'entre eux auront recours à quelques cours de rattrapage alors que tous les autres devront tout reprendre depuis le début !

Zénon sera dans la catégorie de »*AIRCRAFTHAND SECOND CLASS / GENERAL DUTIES* » plus connu sous : *ACH2/GD*, autrement dit : soldat 2^{ème} Classe. Tel était le premier et plus petit grade attribué à ceux qui intégraient la Raf sans qualification ni expérience. Le cas de Zénon était compréhensible car il n'était encore qu'un élève pilote avec très très peu d'heures de vol !



Ile de Sheppey.

Son plus grand besoin à ce moment précis était à n'en pas douter : s'entraîner selon les us et coutumes de la Royal Air Force, avant que son avenir n'en soit décidé d'une autre manière. On raconte qu'il y a eu environ 1300 Polonais débarqués à Eastchurch dans le courant du mois de Février 1940 !

Comme les Allemands progressaient à grands pas en France, la RAF décida de transférer cette structure à Blackpool, dans le Lancashire sur la côte nord-ouest de l'Angleterre, car il était peu probable qu'une attaque de la Luftwaffe puisse y avoir lieu. C'est donc à cet endroit que Zénon restera au sein du 3^{ème} Wing du 29 Mai au 1^{er} Juillet 1940 dans ce qui fut appelé « *Air Training Corps* », bâtiment qui fut autrefois un Centre de rassemblement et d'éclatement pour tous les Polonais arrivant en Angleterre.



Blackpool.



Blackpool 1940. Air Training Corps.

BASE RAF DE BRAMCOTE.



Cet aérodrome situé au nord-est de Coventry dans le Warwickshire fut ouvert le 4 Juin 1940 en temps que *Group 6* de la RAF. C'est le 1^{er} Juillet que Zénon y honora son premier poste et c'est également à cette date que le premier des quatre Squadrons de bombardement polonais fut formé : le 300 (Masovie). Le 22 Juillet ce fut au tour du 301 (Poméranie) puis un peu plus tard les 304 (Silésie) et 305 (ZiemiaWielkopolska).



Sqn 300.



Sqn 301.

A sa création le 301 fut équipé de bombardiers légers monomoteurs : Fairey Battle, et Zénon fit partie des membres du personnel au sol.

L'équipage d'un Fairey Battle se composait d'un pilote, d'un navigateur et d'un opérateur radio / mitrailleur. Il aurait pu être mitrailleur pendant toute la période d'entraînement du Squadron car à ce stade du conflit, beaucoup de membre du personnel au sol se prêtait à ce double rôle. Mais une chose est sûre : il n'a jamais effectué de sorties opérationnelles.



Fairey Battle du Sqn 301.



Bramcote 20/08/1940. Visite d'inspection du Sqn 301 en présence du Général Sikorski et du Roi George VI.

BASE RAF DE SWINDERBY.



Le Squadron 301 sur la base de Swinderby fin 1940. (Charly est le 10^{ème} de droite à gauche.)

Zénon est toujours au sein du 301 lorsque celui-ci est transféré sur la base de Swinderby en compagnie du Squadron 300, les 28 et 29 Août 1940. Ces 2 escadrilles étaient 100% polonaises.



PER. Rutkowski
Bor-Kowicki
1941-1942

Zénon et le Colonel R.Rutkowski. Photo Piotr Wisniewski.

Cette base située à mi chemin entre Lincoln et Newark dans le Lincolnshire fait partie du *Group 1* de la RAF. Le 301 était sous les ordres du Colonel Roman Rutkowski.



Swindon.

Ses états de service ne font mention d'aucunes de ses activités mais indiquent seulement qu'il était présent sur cette base lorsque ces deux unités polonaises effectuèrent leurs premières sorties officielles de bombardement sur le port de Boulogne le 14 Septembre 1940. Il eut ce jour-là une certaine fierté de s'être rendu utile pour cette attaque, un an à peine jour pour jour après avoir quitté son pays. Il a fait partie d'une des équipes ayant équipé les Fairey Battle de sirènes pour rappeler à l'ennemi l'effet produit par les Stukas lorsqu'ils larguaient leurs bombes en piqué. C'était bien sûr strictement interdit, mais personne dans la Raf n'a essayé de les en empêcher ! Zénon fit connaissance pour la première fois avec la Luftwaffe le 13 Octobre lorsqu'elle effectua un raid sur Swindon larguant 6 bombes qui endommagèrent 2 bombardiers et blessant une personne.

D'Octobre à Novembre 1940 les 2 escadrilles firent l'acquisition d'un nouveau bombardier bimoteur: le Vickers Wellington.



Wellington polonais du Sqdn 300.



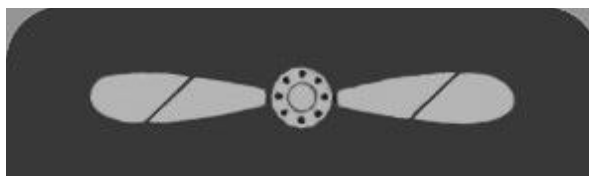
Wellington polonais du Sqdn 301.

Zénon était présent lorsque le Roi George VI et la Reine Elizabeth I visitèrent l'aérodrome le 22/1/1941, période pendant laquelle les 2 escadrilles effectuaient des attaques incessantes sur les sites industriels allemands, ceux de la Ruhr principalement.

En Décembre 1940, Zénon est promu au rang d'ACH2, gravissant ainsi un échelon dans la hiérarchie de la RAF.

Pendant tout son séjour à Swinderby Zénon fut logé, comme bien d'autres aviateurs, chez l'habitant, à l'écart de l'aérodrome. Cela arrivait quelquefois, essentiellement sur les tout nouveaux aérodromes, car la totalité des locaux d'hébergement n'était pas complètement achevée. La famille chez qui il logeait s'appelait : Armiger, un nom qui allait avoir toute son importance dans un très proche avenir, comme nous l'avons relaté dans le chapitre 2....

Mme Armiger le considérait comme son propre fils ! Zénon est d'ailleurs resté en contact avec cette famille bien après la guerre, et s'y rendait à chaque fois qu'il se déplaçait en Angleterre. Il est le parrain de Steve, le cadet des trois fils Armiger.



Insigne d'ACH2.

N°12 INITIAL TRAINING WING .



St.Andrews.

Les *ITW*, ou écoles préparatoires, déterminaient si les recrues au terme de leurs 10 semaines de stage étaient aptes à devenir pilotes. Leurs performances à bord d'un simulateur de vol appelé *Link Trainer* décideront de leurs sorts. Cette machine ingrate reproduit l'expérience du vol. Elle permet de mesurer la capacité des élèves à piloter. Par exemple, un faux semblant de manche à balai dans une main une manette des gaz factice dans l'autre : à chaque fois qu'apparaissait une lumière rouge sur un faux semblant tableau de bord disposé devant l'élève, celui-ci devait pousser le manche vers l'avant et vers l'arrière lorsque la lumière devenait verte. Au même moment où survenait une lumière jaune il fallait pousser la manette des gaz et inversement lorsqu'elle devenait bleu. L'ordre d'apparition des couleurs changeait au fur et à mesure des tests et la vitesse augmentait de façon à juger de votre réaction. A la fin du test l'élève ressortait tout en sueur ! Tout au long d'une semaine des dizaines de tests semblables à celui-ci étaient proposés aux élèves. Ils étaient suivis également au niveau médical : tests de vision nocturne, tests auditifs consistant à reconnaître plusieurs voix parlant en même temps dans des écouteurs, etc. Tout se passait au sol, pas de pratique sur appareil en l'air. C'était un moyen d'évaluer ceux qui étaient complètement inaptes à aller plus loin, donc d'économiser du temps et de l'argent. On leur enseignait également les techniques de vol, la météorologie, l'aérodynamisme, la mécanique des moteurs, la télégraphie, la signalisation ainsi que la reconnaissance des appareils amis et ennemis.

Zénon rejoint le N°12 *ITW* de St.Andrews en Ecosse le 19/7/1941, où il restera 2 mois. La plupart des cours lui furent familiers car il avait déjà appris une bonne partie des bases du pilotage en Pologne. Si, et comme il en est fort probable, cela était la seule façon pour lui de devenir pilote dans la RAF il lui fallait faire contre mauvaise fortune bon cœur !



St.Andrews. Zénon est en troisième position.



En route pour les cours ! Zénon est le 1^{er} à g.



Zénon : un élève studieux !

N°15 ELEMENTARY FLYING TRAINING SCHOOL.

Finally Zénon could again think of flying, for on 12/9/1941 he joined the 23^{ème} Unit of the N°15 *Elementary Flying Training School*, a flying school situated in Kingstown 4 km north of Carlisle in Cumberland (today called Cumbria), an era when the school was in full operation ! For this reason were built nearby 2 *Relief Landing Grounds* (auxiliary airfields) : one at Burnfoot and the other at Kirkpatrick.



Kingstown.

During the eight weeks of the course, the aspiring pilot must complete at least 50 hours of flight, half of which must be solo. After eight hours of flight with his instructor, the trainee must be able to perform his first solo flight. In addition to normal maneuvers of landing, takeoff, flight in pattern, approach with or without engine etc., the apprentices are initiated into acrobatic flight. In total, 180 hours of instruction allow the future pilot to deepen his knowledge of engines and aircraft, of flight theory, of navigation, of signaling and of weapons. Due to the increasing importance accorded by the RAF to night bombing, courses were added in 1942 to deal with navigation, instrument flight and night gunnery. The training in machine gunnery completes the program.



Miles Magister

Le 31 Décembre 1941 il est promu au rang de *Leading Aircraftman* c'est-à-dire 1^{ère} Classe, avec une mention favorable stipulant sa capacité à devenir *ACH/Pilot* (en fait pour être plus précis : pilote en formation!).

C'est à peu près à cette époque que le Miles Magister, appareil d'entraînement habituellement utilisé par l'école, fut remplacé par le Tiger Moth de Havilland et qu'un Flight polonais (que Zénon a intégré) fut créé.



Tiger Moth.

De toute évidence Zénon avait atteint le niveau de formation requis et ses états de service indiquent qu'il resta néanmoins à Kingstown pendant presque 4 mois ce qui est énorme pour une formation de 8 semaines ! Peut-être qu'il fut considéré tout comme d'autres élèves pilotes polonais comme ayant déjà eu au préalable une première expérience, et ont donc pu suivre complètement le programme de l'Ecole de pilotage, car un peu plus tard il intégrera directement un centre d'entraînement au Canada, au lieu de suivre la formation habituelle de l'*EFTS* comme le firent ceux qui furent jugés aptes au terme de leur apprentissage. Dès lors

les jeunes pilotes eurent le choix entre les chasseurs ou les bombardiers. Les instructeurs conseillèrent vivement à Zénon d'opter pour la chasse tant il aurait été « incapable » de piloter un bombardier vu son état de nervosité!

Les élèves pilotes de chasse continuaient donc à voler sur monomoteur alors que ceux destinés aux bombardiers sur bimoteur.

Le fait que Zénon ait rejoint la 15^{ème} *EFTS* pourrait être, avec du recul, considéré comme ironique. En effet, à l'époque, cette école fut créée en temps que *Reserve Flying School* en Juillet 1937 sur l'aérodrome de Redhill dans le Surrey. A la déclaration de guerre cette école fut rebaptisée *EFTS* et transférée avec ses Miles Magister à Kingstown, endroit considéré comme plus sécurisé vu sa distance par rapport au théâtre des combats. En Décembre 1943 Redhill devient, administrativement parlé, l'aérodrome de tutelle du terrain d'aviation avancé de Horne distant d'à peine 7 Kms, là où Zénon allait être basé en Mai 1944..... !



Redhill.

N°28 EFTS-Wolverhampton.



Zénon quitte Kingstown le 17 Janvier 1942 et arrive le même jour à Wolverhampton, dans les West-Midlands, pour y rester jusqu'au 2 Mars 1942 en attendant son départ pour le Canada.!

Aircrew Dispatch Center.

Après avoir quitté Wolverhampton, il passe une dizaine de jours dans le centre de redéploiement du personnel à Heaton Park, proche de Manchester, avant d'embarquer le 13 Mars 1942 à Liverpool pour rejoindre enfin le Canada !



Manchester.



Heaton-Park.

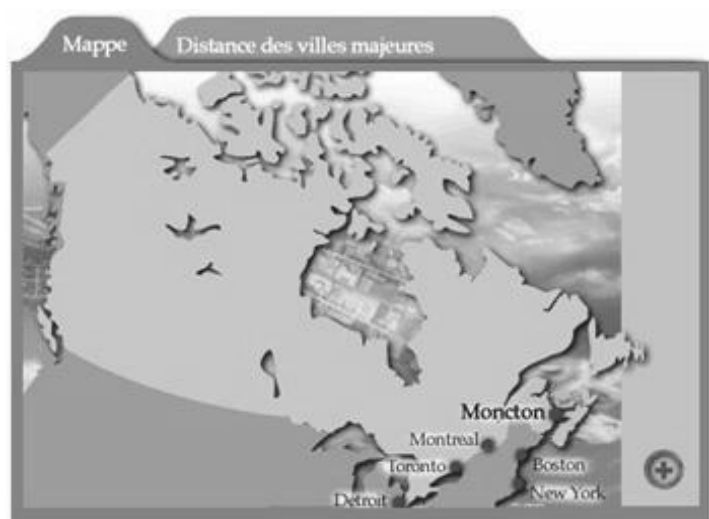


Liverpool.

P.D.31 Moncton-New Brunswick, Canada.

Les lettres **P.D** signifiaient « Personnel Depot ». C'était un centre de transit pour tous les élèves pilotes, tant pour l'aller que pour le retour.

Zénon arrive donc au Canada, à Moncton dans le New Brunswick, le 27 Mars soit un voyage de 2 semaines dans l'Atlantique Nord laissant à penser que le navire à bord duquel il a



effectué la traversée faisait partie d'un convoi qui se déplaçait à faible allure et en zigzagant. Zénon n'avait jamais entendu parler de ces traversées et qu'il fallait se méfier des tempêtes à cette époque de l'année ainsi que et surtout des *U-Boots* (sous-marins allemands) lesquels depuis 1942 avaient appris à patrouiller en groupe et envoyés maints navires alliés par le fond. Beaucoup d'aviateurs qui avaient été sélectionnés soit comme pilote ou personnel navigant avaient pris place à bord des 85.000 tonnes du célèbre *Queen Elizabeth*, de la non moins célèbre compagnie Cunard, chargé d'embarquer 24.000 hommes à chacune de ses traversées depuis son lancement en 1940. Ce bateau était si rapide pour l'époque qu'il n'avait nul besoin de protection et naviguait en dehors des convois !



Le Queen Elizabeth Mars 1943.

Les autres aviateurs n'ayant pas eu la chance de monter à bord de ce monstre des mers durent trouver de la place dans d'autres navires. En effet, une bonne partie d'entre eux avaient été coulés par les *U-Boots* et beaucoup d'équipages périrent, comme en 1943 ce navire danois « *Amerika* » parti d'Halifax, en Nouvelle Ecosse au Canada, vers l'Angleterre avec 53 aviateurs fraîchement diplômés et qui fut torpillé: seuls 16 aviateurs survécurent parmi tous les autres hommes à bord, équipage inclus !



Moncton 31 P.D Photo Musée de Moncton.

Zénon restera 4 jours à Moncton avant d'entreprendre un long voyage en train à travers la majeure partie du territoire canadien pour arriver 5 jours plus tard, le 4 Avril 1942, au centre de pilotage du *Service Flying Training School* de Swift Current dans la province du Saskatchewan.

39^{ème} SFTS – SASKATCHEWAN – Canada.



39th SFTS Swift Current.

Photo Musée de Swift Current.



Centre d'entraînement de Swift Current.
Photo Musée de Swift Current.

Ce centre sera ouvert du 15 Décembre 1941 jusqu'au 24 Mars 1944.

Celui-ci facilitait les formations/entraînements en dehors des Îles Britanniques là où aérodromes et instructeurs étaient constamment sollicités pour des missions opérationnelles et où l'ennemi devenait une menace constante !

L'aérodrome situé à proximité de la naissance des Montagnes Rocheuses offrait des conditions idéales pour les élèves, tant par sa situation géographique (grands espaces sur terre et surtout en l'air, hors de portée de l'ennemi) que climatique et apparemment Zénon arriva à la bonne période de l'année car le rigoureux hiver canadien était « presque terminé » !

La partie principale de son programme d'entraînement allait durer 5 mois.



Parade dans les rues de Swift Current.

Pour marquer l'arrivée des recrues de toutes nationalités la presse locale avait consacré l'article suivant paru dans le « SUN » du 7 Avril 1942 :

Un groupe d'aviateurs arrive !

Un groupe d'une soixantaine d'hommes, de nationalités différentes, sont arrivés vendredi pour rejoindre la N°39 EFTS de la RAF. Parmi eux des Tchèques, des Polonais, des Belges, des Norvégiens, des Français libres, des Britanniques.....

Quelques Français libres dans leur uniforme bleuté sont allés au bal de bienfaisance de l'Hôpital hier soir dans la salle Elks. Parmi eux, il y en avait qui avait déjà connu les affres de la guerre, certains portaient même des décorations. Quand ils s'arrêtèrent à Moncton, un officier raconta au journaliste du « Sun » les questions qui leur avaient été posées : »Vous allez à Swift ? Quelle chance, on dit que c'est un des endroits les plus charmants qu'il soit ! » Ils ont traversé l'Atlantique en convoi sans aucun problème : « D'autres suivront encore.. : »

Le Canada fut en grande partie le principal acteur de la supériorité aérienne alliée pendant la 2^{ème} guerre. Il fut le lieu du plus grand recrutement et du plus grand théâtre d'entraînement lors du 1^{er} conflit mondial et la Grande-Bretagne souhaita qu'il en fasse de même en 1939. La phase de démarrage débuta assez rapidement : le 10 Septembre 1939 la guerre était déclarée, le 10 Octobre on annonce que l'Australie, le Canada, le Royaume Uni et la Nouvelle Zélande mettraient à disposition des espaces permettant l'entraînement des équipages du Commonwealth à l'écart des champs de bataille européens.

Le 17 Décembre 1939 l'accord du **British Commonwealth Air Training Plan** (Plan d'Entraînement Aérien du Commonwealth britannique) est signée par toutes les parties concernées et ainsi début Avril 1940 le plus fabuleux programme d'entraînement jamais entrepris débute. Le 19 Avril 1940 les premières écoles fonctionnent. Le 31 Mars 1945 le **BCTAP** cesse son activité

La construction des écoles de pilotage fut une gigantesque réalisation. Dans les prairies, les champs des agriculteurs furent transformés en l'espace de quelques mois en écoles opérationnelles. Cela impliqua le nivellement et le bétonnage des pistes et tarmacs : la construction de plusieurs énormes hangars, et de douzaines d'autres bâtiments servant à l'hébergement, aux cours et fournissant d'autres services aux jeunes aviateurs : installation de l'électricité, de l'eau courante, du tout à l'égout

94 écoles fonctionnaient sur 231 sites à travers le Canada, 10480 avions à disposition (Tiger Moth, North American Harvard, Avro Anson, Fairey Battle) et une organisation au sol de 104113 hommes et femmes diplomant ainsi chaque mois 3000 élèves.

Au total ils seront 131553 pilotes, navigateurs, bombardiers, opérateurs radio, ingénieurs de vol diplômés ! Dont environ 2000 Français, 900 Tchèques, 680 Norvégiens, 450 Polonais et autant de Belges et de Néerlandais.

72835 hommes rejoignent la Royal Canadian Air Force

42110 la Royal Air Force

9606 la Royal Australian Air Force

7002 la Royal New Zealand Air Force

La phase de démarrage débuta assez rapidement : le 10 Septembre 1939 la guerre était déclarée, le 10 Octobre on annonce que l'Australie, le Canada, le Royaume Uni et la Nouvelle

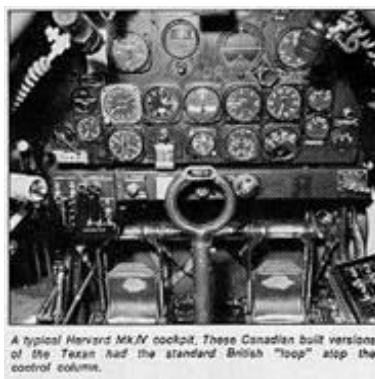
Zélande mettraient à disposition des espaces permettant l'entraînement des équipages du Commonwealth à l'écart des champs de bataille européens.

Le 17 Décembre 1939 l'accord du **British Commonwealth Air Training Plan** est signée par toutes les parties concernées et début Avril 1940 le plus fabuleux programme d'entraînement jamais entrepris débute. Le 19 Avril 1940 les premières écoles fonctionnent. Le 31 Mars 1945 le **BCTAP** cesse son activité.

Les élèves avaient appris à rouler, décoller, prendre de l'altitude, voler en ligne et en palier, descendre et se poser. On leur avait également appris l'acrobatie, les chutes en vrille avec rétablissement, ainsi que le vol à basse altitude, vol aux instruments, vol de nuit, navigation en rase campagne. Ce type d'école, comme ici au Canada, fut crée afin que les jeunes pilotes puissent mettre en pratique leur savoir faire sur des appareils plus puissants et plus sophistiqués (hélices à pas variables, train d'atterrissage escamotable). Zénon et d'autres élèves volèrent sur un avion américain : le North American Harvard, plus communément appelé T6, pour acquérir cette expérience.



Harvard North American-T6.



A typical Harvard Mk.IV cockpit. These Canadian built versions of the Texan had the standard British "loop" atop the control column.

Tableau de bord du T6.

Cet avion, bien que comportant 1 ou 2 caractéristiques indésirables de vol, fut reconnu pour être un excellent appareil d'entraînement : il avait des similitudes avec les plus grands et plus rapides Spitfires et Hurricanes que les jeunes recrues piloteraient un peu plus tard. Ces ressemblances incluait un train d'atterrissage rétractable, des volets et le contrôle du

moteur. Celui-ci développait un Pratt&Witney Wasp de 600 chevaux et avait une sonorité toute particulière au décollage à cause de la vitesse de transmission directe à l'hélice. Zénon vola sur cet appareil pendant toute la durée de sa formation et selon les conditions météorologiques. Il aura accumulé un peu plus de 100 heures de vol du début de son enseignement jusqu'à l'obtention de ses Ailes. Ici, la plupart des vols se faisaient en solo et on l'envoyait tout là-bas dans la rase campagne tester son habileté à naviguer par ses propres moyens. Le paysage à des centaines de kilomètres autour de Swift Current était totalement plat avec une route par ci, des pistes ou voies ferrées par là. Bref juste de quoi se repérer. Les quelques particularités de ce paysage étaient les hauts silos à grains tout en bois sur lesquels était inscrit en grandes lettres le nom de la localité sur laquelle ils étaient implantés. En les survolant, et donc en lisant le nom de la localité, plus d'un pilote s'étant basé sur sa propre navigation et constatant qu'il s'était donc écarté de son plan de vol initial pouvait reprendre le bon cap et se localiser à nouveau à l'aide de sa carte !



Photo Musée de Swift Current. Base de Swift Current sous la neige !



Un silo à grains.

C'est donc le 14 Août 1942 que Zénon devient officiellement pilote et qu'on lui remet ses Ailes. Il n'a pas encore 21ans.



Ailes de pilote Raf.



Ailes de pilote Polish Air Force.



Remises des Ailes.



18 Août 1942 : retour à Moncton prêts à repartir pour l'Angleterre.



LE CENTRE POLONAIS DE BLACKPOOL.



Il rentre en Angleterre au n°3 *Personnel Reception Center* le 11 Septembre 1942.

Le 30 il s'installe à Blackpool pour quatre mois au cours desquels il suivra diverses formations principalement axées sur le vol. Si cela n'avait pas été le cas il se serait copieusement ennuyé et aurait perdu du temps, temps qui l'aurait probablement retardé à rejoindre une unité opérationnelle.

Le 31 Décembre 1942 il est élevé au grade de Sergent.



Blackpool.

N°5 (POLISH) ADVANCED FLYING UNIT.

Cette unité était basée sur l'aérodrome de Ternhill, à 5 kilomètres au Sud-ouest de Market Drayton dans le Shropshire. On y trouvait des Hurricanes mais aussi et surtout des Miles Magisters. Quatre aérodromes satellites de proximité étaient également en service à cause du grand nombre d'avions d'entraînement qui y étaient basés.



Market Drayton.



Hurricane du 402 Sqn canadien.

Le Hurricane apportait l'expérience de ce qu'on appelait encore un avion de 1^{ère} ligne. Cependant le Miles Magister était considéré inférieur au Harvard en temps qu'appareil d'entraînement, mais comme il y avait tant d'appareils de ce genre en état de voler, il fallait donc les utiliser ! Malgré cela, les deux types étaient en service pour enseigner les techniques de vol. Le but de cette formation était d'enseigner aux jeunes pilotes les techniques employées dans les unités combattantes : les techniques du combat aérien, les armes, la communication en vol, le vol en formation, la structure d'une escadrille, et surtout ce qu'on attend d'une jeune recrue abordant le Front. Il n'y avait pas de limites de durée pour les vols car cela dépendait surtout de la capacité du pilote et de la demande en équipage au fur et à mesure que le conflit progressait. Mais en général, un pilote n'y passait que quelques semaines.

Zénon restera 5 semaines dans cette unité à partir du 9 Février 1943.

N°58 OPERATIONAL TRAINING UNIT.

L'aérodrome sur lequel l'O.T.U était installé se situait à 1 kilomètre au Sud de Grangemouth dans le comté de Falkirk en Ecosse, près de la rive sud du Firth of Forth. Zénon y arrive le 16 Mars 1943 pour voler sur Spitfire I et II.



58 O.T.U Grangemouth.



Spitfires du 58 O.T.U.

La plupart des pilotes polonais se sont entraînés dans cette Unité avant d'intégrer les escadrilles combattantes. On mettait intentionnellement les pilotes dans des conditions de vol qu'ils allaient découvrir une fois en opérations dans leurs escadrilles respectives. C'était la dernière étape de leur très longue instruction. Cela nécessitait beaucoup de formation, de simulations de combats ainsi que de la pratique au tir. Pour cela la recrue était encadrée par des pilotes expérimentés, ayant connu les combats aériens et qui leur enseignaient la façon de se comporter pendant les combats mais aussi la manière de voler en sécurité et efficacement c'est-à-dire revenir entier à la maison avec sa monture ! Ils étaient aussi des observateurs très critiques qui devaient corriger les mauvais comportements et habitudes de ces jeunes pilotes fougueux et pressés d'en découdre avec l'ennemi !

Ce genre d'unité était donc le passage obligé pour les jeunes pilotes avant qu'ils ne soient versés dans des unités combattantes.

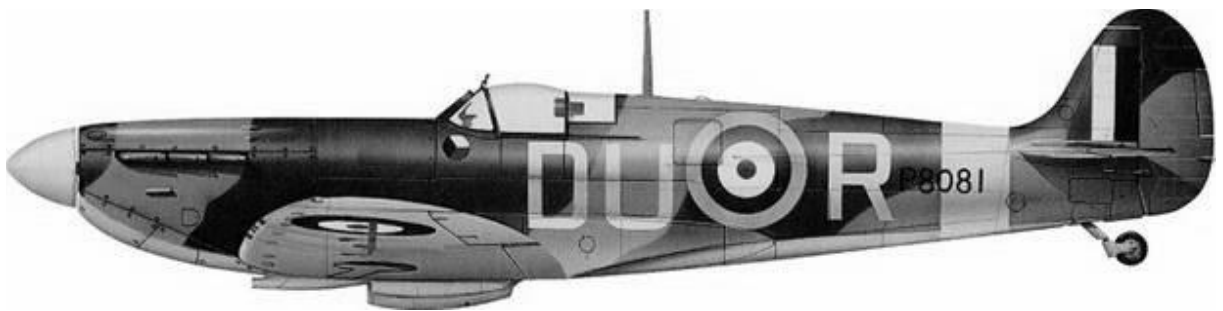
Là non plus aucune limite dans le temps de présence au sein de cette unité, juste attendre l'appel de son nom !

C'est donc en Mai 1943 qu'il est enfin reconnu pilote de la RAF tout à fait apte à rejoindre une escadrille combattante !

Et c'est à 21 1/2 ans que Zénon atteint enfin le but qui avait toujours été le sien en quittant sa chère Pologne, et plus important encore : intégrer une unité de l'Armée de son pays, bien que cantonné dans une autre Nation, pour combattre ceux qui l'en avait chassé !



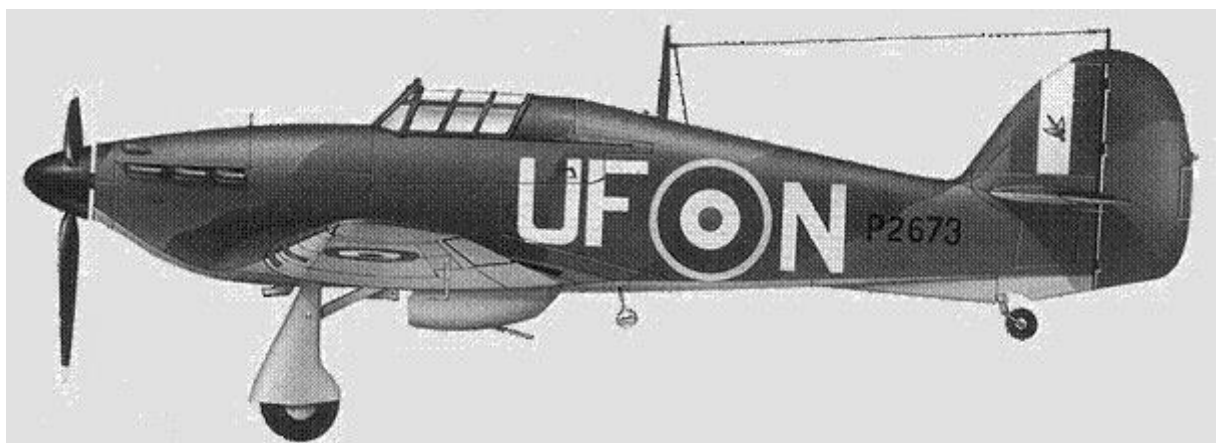
Spitfire Mk I.



Spitfire Mk II.



Spitfire Mk Vb.



Hurricane.