

HOMMAGE

AUX PILOTES DE CHASSE POLONAIS

1939 - 1945



Association « Souvenirs de pierres »

En couverture :

*Sur fond rouge et blanc rappelant les couleurs du drapeau polonais
l'aigle entouré des ailes de hussards polonais, insigne porté sur la casquette des aviateurs
le damier, emblème représenté sur les avions polonais
l'aigle blanc sur fond rouge, blason de la Pologne
une photo de groupe des aviateurs du squadron 302*

5

HOMMAGE

AUX PILOTES DE CHASSE POLONAIS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Réalisation : Marie BERRIER et Jacques HOCHART

de l'association « Souvenirs de pierres »



Le général polonais SIKORSKI récompense les vaillants aviateurs polonais, ici le sergent Józef JEKA

Le 8 mai 1945, sa Majesté le roi Georges VI du Royaume-Uni écrit au Président de la République polonaise, Monsieur Władysław Raczkiewicz :

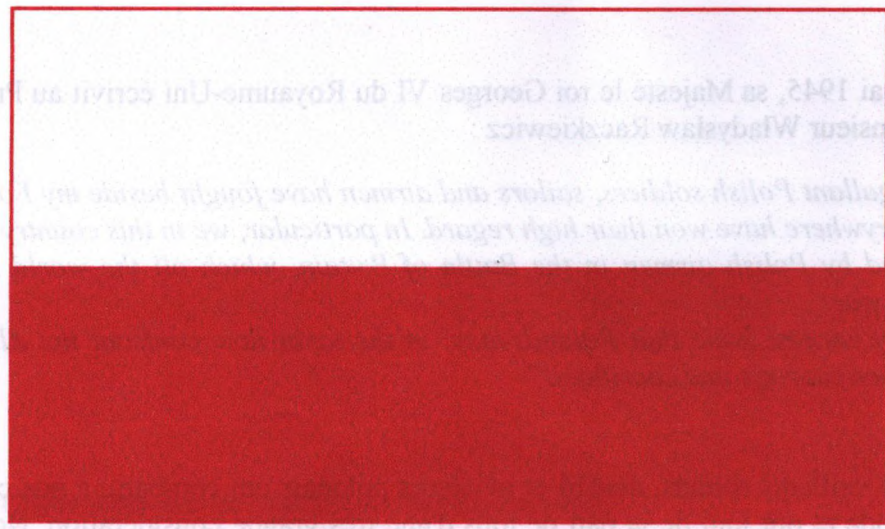
“ The gallant Polish soldiers, sailors and airmen have fought beside my Forces in many parts of the world and everywhere have won their high regard. In particular, we in this country remember with gratitude the part played by Polish airmen in the Battle of Britain, which all the world recognizes as a decisive moment of the war.

It is my earnest hope that Poland, may, in the tasks now confront the Allied nations, achieve the reward of all her courage and sacrifices.”

« Les vaillants soldats, marins et aviateurs polonais ont combattu à nos côtés dans de nombreuses parties du monde et ont joui de la part de tous d'une très grande considération. Nous, en Grande-Bretagne, nous souvenons tout particulièrement avec beaucoup de gratitude du rôle joué par les aviateurs polonais dans la bataille d'Angleterre que tout le monde reconnaît comme un moment décisif de la guerre.

Mon souhait le plus cher est que, parmi les tâches auxquelles les Nations Alliées doivent à présent faire face, la Pologne obtienne une récompense pour son grand courage et ses sacrifices. »

P
O
L
O
G
N
E



LA POLOGNE



Carte actuelle

avec la superficie

que la Pologne a obtenue en 1945

La Pologne a pour capitale Varsovie. Plus de 1500 kilomètres la séparent de Paris ou de Londres. Elle est peuplée d'un peu plus de 38 millions d'habitants.

ARMOIRIES

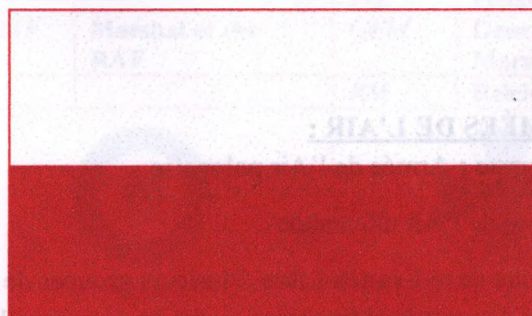
Selon la légende, l'aigle blanc serait né quand Lech, le fondateur de la Pologne, vit un nid d'aigle blanc. Il le considéra comme un heureux présage et fonda la ville de Gniezno (*gniazdo* signifie *nid* en polonais). C'est au moment où l'aigle prit son envol qu'un rayon de soleil couchant rouge illumina ses ailes en les faisant paraître dorées alors que le corps restait blanc.



Le blason de la Pologne est communément appelé « Aigle Blanc » (*Orzel Biały* en polonais). Il est blasonné « de gueules à l'aigle d'argent, armée, becquée et couronnée d'or ».

Le blason actuel est le même qu'en 1927 avec quelques détails différents. Par contre, de 1945 à 1989, le régime communiste avait supprimé la couronne sur la tête de l'aigle.

DRAPEAU



A la fin du premier conflit mondial, l'Allemagne battue, l'empire austro-hongrois en décomposition, les Polonais avides de recouvrer leur indépendance après 123 ans d'occupation, en profitèrent pour créer l'Etat indépendant de Pologne, surtout grâce au maréchal PILSUDSKI nommé chef de l'Etat par le conseil de Régence en 1918, qui persuada les Allemands d'abandonner et de quitter la Pologne sans verser plus de sang.

Le 1^{er} août 1919, la Pologne choisit son drapeau en reprenant les couleurs de ses anciennes armoiries.

Abréviations et sigles utilisés dans cet ouvrage

Sqdn : *Squadron* Escadron

DCA : *Défense Contre Aéronefs*, soit l'ensemble des moyens militaires utilisés en vue de protéger une armée d'attaques aériennes ennemies

- ❖ par la détection (radar, optique, ...) des appareils ennemis
- ❖ par leur destruction au moyen d'armements spécifiques (batteries d'artillerie légère ou lourde, avion chasseur, missile,)

Flak : Abréviation du mot allemand *FliegerAbwehrKanone* signifiant *canon aérien*.

- ❖ Le mot *flak* au féminin est une abréviation de *Flakartillerie* qui est le nom générique des unités de batteries antiaériennes statiques, ou les unités de DCA attachées aux unités combattantes.
- ❖ Le mot *flak* au masculin désigne un canon antiaérien

JG : *Jagdgeschwader* Groupe de chasse allemand

LG : *Lehrgeschwader* Unité d'instruction et de démonstration en Allemagne

OTU : *Operational Training Unit* : unité opérationnelle d'entraînement en Grande-Bretagne

CWG : *Commonwealth War Graves* Tombes militaires du Commonwealth

POW : *Prisoner Of War* Prisonnier de guerre

LES AVIONS

➤ Avions de chasse polonais

PZL : *Państwowe Zakłady Lotnicze* du nom de l'entreprise aéronautique polonaise

➤ Avions allemands :

Chasseurs

Me Bf 109 : *Messerschmitt Bf 109*

Provenant des usines *Bayerische Flugzeugwerke (B.F.)*

Fw 190 : *Focke-Wulf 190*

Avion de liaison

Hs 123 : *Henschel 123*

Bombardiers

Do 17 : *Dornier 17*

He 111 : *Heinkel 111*

Ju 87 : *Junkers 87*

Stuka : *Sturzkampfflugzeug* (*Sturz* = chute ; *Kampf* = combat ; *Flugzeug* = avion) était un avion de combat en piqué

Le *Stuka* désigna souvent, à tort, le seul **Ju 87** alors que d'autres avions remplissaient aussi ce rôle : l'**Arado Ar 81**, les **Henschel Hs 123** et **132** et le **Junker Ju 88**.

➤ Avions de chasse français

CR 714 : *Caudron-Renault 714*

MB 152 : *Bloch 152* (Marcel Bloch)

MS 406 : *Morane-Saulnier 406*

D 501 : *Dewoitine 501*

➤ Avions de chasse britanniques

Ils n'avaient pas d'abréviations

LES DÉNOMINATIONS DES ARMÉES DE L'AIR :

➤ **En Pologne** : **Polskie Sily Powietrzne** : Armée de l'Air polonaise

➤ **En Allemagne** : **Luftwaffe** : Armée de l'Air allemande

➤ **En France** : **FAFL** : Force Aérienne de la France Libre. Plusieurs groupes de chasse français rallièrent la RAF et formèrent des squadrons composés de personnel français à partir de décembre 1943.

➤ **Dans plusieurs pays du Commonwealth**

RAF : Royal Air Force : Armée de l'Air britannique	RCAF : Royal Canadian Air Force (Sqdn 400 à 450)
RAAF : Royal Australian Air Force	RIAF : Royal Indian Air Force
RNZAF : Royal New Zealand Air Force	SAAF : South African Air Force
Les volontaires des autres nations étaient postés dans la RAFVR : Royal Air Force Volunteer Reserve	

Grades et équivalences

FRANCE		ANGLETERRE		ALLEMAGNE		POLOGNE	
<i>Armée de l'Air française</i>		<i>Royal Air Force</i>		<i>Luftwaffe</i>		<i>Polskie Siły Powietrzne</i>	
 ARMÉE DE L'AIR <i>Logo avant 2011</i>		 ROYAL AIR FORCE		 Luftwaffe			
 ARMÉE DE L'AIR <i>Logo depuis 2011</i>							
	Aviateur 2 ^{ème} classe	AC	AirCraftman	Flg.	Flieger		
	Aviateur 1 ^{ère} classe	LAC	Leading AirCRAFTman			kpr.	Kapral
Cpl	Caporal	Cpl	Corporal	Gefr.	Gefreiter	plut.	Plutonowy
	Caporal Chef						
Sgt	Sergent	Sgt	Sergeant	Uffz.	Unteroffizier	sierz.	Sierzant
Sgt chef	Sergent chef	F/S	Flight Sergeant		Unterfeldwebel	st. sierz.	Starszy Sierzant
Adj	Adjudant	W/O	Warrant Officer	Ofw.	Oberfeldwebel	chor.	Chorazy
SLt	Sous-lieutenant	P/O	Pilot Officer	Lt.	Leutnant	ppor.	Podporucznik
Lt	Lieutenant	F/O	Flying Officer	Oblt.	Oberleutnant	por.	Porucznik
Capt	Capitaine	F/Lt	Flight Lieutenant	Hptm.	Hauptmann	kpt.	Kapitan
Cdt	Commandant	Sqn Ldr	Squadron Leader	Maj.	Major	mjr	Major
Lt Col	Lieutenant Colonel	Wing Cdr	Wing Commander	Obstlt.	Oberstleutnant	pplk	Podpułkownik
Col	Colonel	Gp Cap	Group Captain	Obst.	Oberst	plk	pulkownik
	Général de brigade aérienne		Air Commodore	Genmaj.	Generalmajor	gen. bryg.	General Brygady
Gén	Général de division aérienne	Air Chf Mshl ACM	Air Chief Marshal	genobst	Generaloberst	gen. dyw.	General Dywizji
	Général de corps aérien	AVM	Air Vice Marshal	Genlt.	Generalleutnant		
	Général d'armée aérienne	AM	Air Marshal	gen. der Flg.	General der Fleiger	gen. broni	General Broni
		MRAF	Marshal of the RAF	GFM	Generalfeld Marschall		
				RM	Reichsmarschall		
							
							

« LA CHASSE »

Lors de la Première Guerre mondiale, les premiers avions, très légers, opérant isolément, furent surtout utilisés pour du réglage d'artillerie, de la reconnaissance ou des transmissions urgentes. Quelques aviateurs eurent l'idée d'emporter une carabine pour abattre les adversaires. Puis, ils emmenèrent avec eux des explosifs qu'ils lançaient directement à la main sur les ennemis aperçus au sol. Mais ces méthodes artisanales disparurent avec les progrès de l'aviation. Des mitrailleuses et des canons furent ensuite posés dans une tourelle derrière le pilote ou dans l'axe du moteur, la sortie se faisant par la casserole d'hélice, ou posés sous le capot du moteur, dans l'épaisseur des ailes, dans une nacelle sous les ailes..... Une nouvelle spécialité venait de naître: **la chasse**. A partir de ce moment, ces avions militaires dits **avions de chasse, chasseurs ou intercepteurs**, eurent pour but de rechercher systématiquement le combat avec tout adversaire aérien en vue de sa destruction. Ils n'agissaient plus isolément mais en groupe.

Des avions multimoteurs, devant emporter de lourdes charges et ayant un rayon d'action plus important, furent perfectionnés pour le bombardement. Les escorter dans leurs missions fut une des tâches pour les avions de chasse.



Au fil des années, les améliorations se poursuivirent et d'autres spécialités naquirent.

Cet ouvrage évoquera plus particulièrement les aviateurs polonais ayant combattu dans les groupes de chasse pendant la Seconde Guerre mondiale.

Un chapitre spécial est réservé à ceux tombés dans la région Nord – Pas-de-Calais

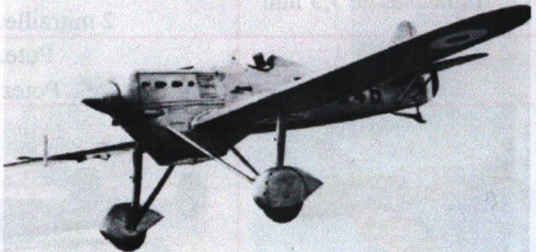

Comparaison des différents avions de chasse en 1939 - 1940

Avions de chasse polonais et leurs caractéristiques

	PZL P-7	PZL P-11c
Envergure	10,57 m	10,73 m
Longueur	6,98 m	7,56 m
Hauteur	2,69 m	2,86 m
Surface alaire	17,9 m ²	17,9 m ²
Masse à vide	1090 kg	1147,5 kg
Masse en charge	1476 kg	1800 kg
Vitesse maxi	327 km/h	300 km/h à 0 m
Vitesse mini	285 km/h	390 km/h à 5 000 m
Vitesse de décrochage	104 km/h	110 km/h
Plafond pratique	8500 m	8 000 m
Autonomie	600 km	700 km
Armement	2 mitrailleuses de 7,9 mm	2 mitrailleuses de 7,92 mm
Mis en service	1930	1931
		




Les avions des pays alliés sur lesquels les pilotes polonais ont volé



Avions de chasse français et leurs caractéristiques

	<i>Dewoitine 510 (D 510)</i>	<i>Dewoitine 520 (D 520)</i>
	<i>Usine d'Emile Dewoitine (1892-1979)</i>	
Envergure	12,09 m	10,18 m
Longueur	7,94 m	8,75 m
Hauteur	2,40 m	2,56 m
Masse à vide	1422 kg	2780 kg
Vitesse maxi en	400 km/h à 5 000 m	530 km/h à 6 000 m
Plafond pratique	10 000 m	8 000 m
Autonomie	860 km	1600 km
Armement	1 canon de 20 mm 2 mitrailleuses éventuellement des bombes	1 canon de 20 mm (tirant à travers le moyeu de l'hélice) 4 mitrailleuses de 7,5 mm
Production		775 en France
		




	<i>Morane-Saulnier Ms 406</i>	<i>Curtiss H-75A</i>
	<i>« Société Anonyme des aéroplanes Morane-Saulnier » créée par les frères Léon et Robert Morane, et Raymond Saulnier (ancien collaborateur de Louis Blériot)</i>	<i>Avion américain commandé par les Français. Le H 75 est la version française du P 36 américain.</i>
Envergure	10,61 m	11,37 m
Longueur	8,17 m	8,79 m
Hauteur	2,82 m	3,55 m
Masse à vide	2540 kg	2138 kg
Vitesse maxi à 0 m		415 km/h à 0 m
Vitesse maxi en	485 km/h à 5 000 m	486 km/h à 4000 m
Plafond pratique	9850 m	10 500 m
Autonomie	960 km	1470 km
Armement	1 canon de 20 mm avec 60 obus - 2 mitrailleuses de 7,5 mm dans la voilure	4 mitrailleuses de 7,5 mm : 2 dans les ailes, 2 dans le fuselage
Production	1081 en France	789 aux USA
Mis en service	1939	1938
		

Avions de chasse français et leurs caractéristiques

	<i>Koolhoven FK 58</i>	<i>Caudron-Renault CR 714 Cyclone</i>	<i>Potez 630/631</i>
	<i>Avion hollandais fabriqué à la demande de la France</i>	<i>Usine des frères Gaston et René Caudron rachetée en 1933 par Louis Renault</i>	<i>Groupe Potez créé par Henry Potez en 1924</i>
Envergure	10,97 m	10,97 m	16 m
Longueur	8,68 m	8,53 m	10,93 m
Hauteur	3 m	2,87 m	3,08 m
Surface alaire	17,3 m ²		3,61 m
Masse à vide	1930 kg		
Masse en charge	2760 kg	1880 kg	4430 kg
Vitesse maxi en altitude	475 km/h à 5000 m	460 km/h à 5000 m	Potez 630 : 448 km/h Potez 631 : 442 km/h
Plafond pratique	10 000 m	9100 m	8500 m
Autonomie	750 km	900 km	1225 km
Armement	4 mitrailleuses de 7,9 mm dans la voilure	4 mitrailleuses de 7,5 mm	2 canons de 20 mm 2 mitrailleuses de 7,5 mm
Production			Potez 630 : 82 Potez 631 : 207
			

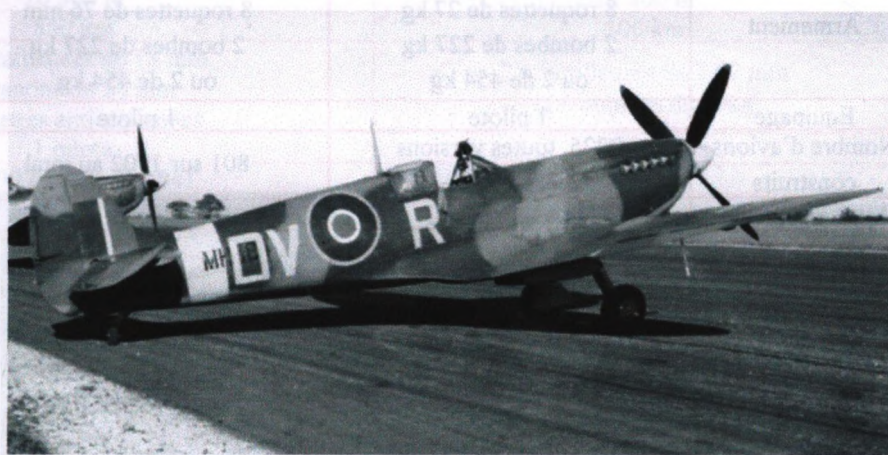
	<i>Bloch 151</i>	<i>Bloch 152</i>
<i>Société des « Hélices Eclair » créée vers 1917 par Marcel Dassault, né Marcel Ferdinand Bloch (1892-1986) et Henry Potez, puis société des avions Marcel Bloch, enfin société Marcel Dassault.</i>		
<i>Ces avions développés par la société Bloch, furent construits par la SNCASO (société nationale)</i>		
Envergure	10,54 m	10,54 m
Longueur	9,10 m	9,10 m
Hauteur		3,96 m
Surface alaire		17,32 m ²
Masse à vide		2150 kg
Masse en charge	2522 kg	2760 kg
Vitesse maxi en altitude		509 km/h à 4500 m
Plafond pratique	10 000 m	10 000 m
Autonomie	640 km	580 km
Armement	4 mitrailleuses	2 mitrailleuses de 7,5 mm et 2 canons de 20 mm ou 4 mitrailleuses
Production	614 produits en France ont été livrés à l'Armée de l'Air	
		

Avions de chasse anglais et leurs caractéristiques

	<i>Boulton Paul Defiant Mk 1</i>	<i>Hurricane Mk 1</i>	<i>Spitfire Mk 1</i>
Envergure	11,99 m	12,19 m	11,22 m
Longueur	10,75 m	9,55 m	9,12 m
Hauteur	3,70 m	3,99 m	2,68 m
Masse à vide	2755 kg	2260 kg	2415 kg
Masse en charge	3785 kg	3651 kg	2810 kg
Vitesse maxi à 0 m	402 km/h à 0 m	418 km/h à 0 m	
Vitesse	487 km/h à 5000 m	528 km/h à 6096 m	555 km/h à 5360 m
Hélice	tripale	bipale	tripale
Plafond pratique	9300 m	10 424 m	10 360 m
Autonomie	805 km	684 km	800 km
Armement	4 mitrailleuses de 7,7 mm en tourelle	8 mitrailleuses de 7,7 mm	8 mitrailleuses de 7,7 mm
Equipage	1 pilote, 1 mitrailleur arrière	1 pilote	1 pilote
Nombre d'avions construits	1075 toutes versions confondues	14 233 au Royaume-Uni toutes versions confondues	Tous modèles confondus : 20 351 Modèle Mk 1 : 1566
Mise en service	30 juillet 1939	1937	1936
			






Hurricane



Spitfire



Avions de chasse anglais et leurs caractéristiques

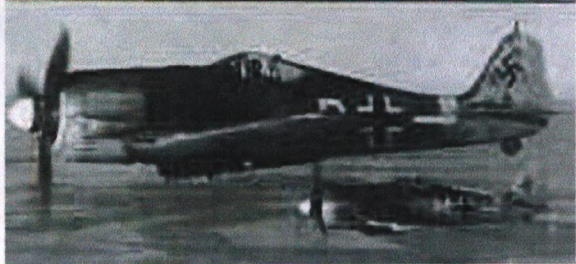

	<i>De Havilland Mosquito NF Mk II</i>	<i>De Havilland Mosquito FK II (avion en bois)</i>	<i>Westland Whirlind Mk I</i>
	Chasseur de nuit	Chasseur-bombardier de jour	
Envergure	16,51 m	16,52 m	13,71 m
Longueur	13,08 m	13,57 m	9,83 m
Hauteur	3,81 m	5,3 m	3,53 m
Masse à vide	6092 kg	5942 kg	3770 kg
Masse en charge	9798 kg	10 150 kg	5175 kg
Vitesse maxi	595 km/h à 4267 m	612 km/h	579 km/h à 4572 m
Hélice	tripale	Tripale	tripale
Plafond pratique	10 973 m	10 520 m	9240 m
Autonomie	2510 km	2301 km	1300 km
Armement	4 canons de 20 mm 4 mitrailleuses de 7,7 mm 1 radar	4 canons de 20 mm 4 mitrailleuses de 7,7 mm 900 kg de bombes	4 canons de 20 mm dans le nez
Equipage	1 pilote et 1 navigateur	1 pilote et 1 navigateur	1 pilote
Nombre d'avions construits	466	7781 toutes versions dont 6710 pendant la guerre	112 toutes versions confondues
Mise en service	Janvier 1942	1941	30 mai 1940
			

	<i>Hawker Typhoon Mk IB</i>	<i>Hawker Tempest Mk.V</i>	<i>North American Mustang Mk III</i>
Envergure	12,67 m	12,49 m	11,27 m
Longueur	9,73 m	10,26 m	9,83 m
Hauteur	4,67 m	4,90 m	3,71 m
Masse à vide	4010 kg	4195 kg	3150 kg
Masse en charge	6341 kg	5176 kg	4173 kg
Vitesse maxi	663 km/h à 5791 m	695 km/h à 5 608 m	700 km/h à 7070 m
Hélice	3 ou 4 pales	quadripale	quadripale
Plafond pratique	10 730 m	11 150 m	9 480 m
Autonomie	820 km	1 190 km	Entre 1530 et 3130 km
Armement	4 Hispano de 20 mm 8 roquettes de 27 kg 2 bombes de 227 kg ou 2 de 454 kg	4 canons de 20 mm 8 roquettes de 76 mm 2 bombes de 227 kg ou 2 de 454 kg	2 mitrailleuses de 12,7 mm 2 bombes de 227 kg
Equipage	1 pilote	1 pilote	1 pilote
Nombre d'avions construits	3225 toutes versions confondues	801 sur 1702 au total	900 Mk III
Mise en service	Septembre 1941	Janvier 1944	1943
			

Les aviateurs polonais les ont combattus :

Avions de chasse allemands et leurs caractéristiques

	<i>Messerschmitt Bf 109 E4</i> <i>(E comme Emil)</i>	<i>Messerschmitt Bf 110 C3</i>
	<i>Usine Bayerische Flugzeugwerke (B.F.) de Willy Messerschmitt</i>	
Envergure	9,87 m	16,20 m
Longueur	8,64 m	12,10 m
Hauteur	2,49 m	3,3 m
Surface alaire	16,165 m ²	38,5 m ²
Masse à vide	2010 kg	5200 kg
Masse en charge	2505 kg	6750 kg
Vitesse maxi	570 km/h	560 km/h
Plafond pratique	11 000 m	
Autonomie	660 km	1100 km
Armement	2 canons de 20 mm 2 mitrailleuses de 7,19 mm	2 canons de 20 mm, 5 mitrailleuses de 7,92 mm dont une de défense 2 bombes de 250 kg
Equipage	1	2 (un pilote et un mitrailleur)
Production	1869 en 1939	
		

	<i>Wulf Fw 190</i>	<i>Arado Ar 68</i>
	<i>Usine Bremer Flugzeugbau créée par Heinrich Focke et Georg Wulf</i>	
		<i>Chasseur biplan</i>
Envergure	10,51 m	11,58 m
Longueur	9 m	9,4 m
Hauteur	3,95 m	3,3 m
Surface alaire	18,30 m ²	27,3 m ²
Masse à vide	3470 kg	1600 kg
Masse en charge	4900 kg	2200 kg
Vitesse maxi	657 km/h	335 km/h
Plafond pratique	10 300 m	12 800 m
Autonomie	850 km	500 km
Armement	2 mitrailleuses de 13 mm 4 canons de 20 mm Roquettes anti-aériennes	2 mitrailleuses de 7,92 mm et 6 bombes de 10kg
Equipage	1 pilote	1 pilote
Production	20 000 à partir de 1941	
		

1. EN POLOGNE

Polskie Sily Powietrzne - Armée de l'Air polonaise

Les forces aériennes polonaises ont choisi comme symbole un aigle ailé en souvenir des ailes des hussards des XVI^{ème} et XVII^{ème} siècles.

Ceux-ci, conduits par le roi de Pologne Jean SOBIESKI, formaient le corps de cavalerie le plus célèbre de cette époque : ils chargeaient les lignes ennemies en formation serrée pour allier la vitesse à la masse et à l'effroi.

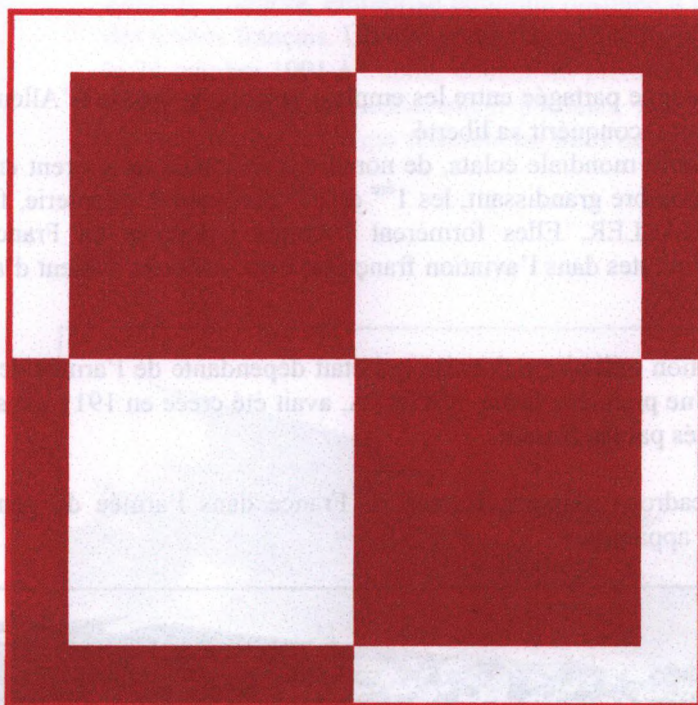


Insigne sur la casquette des aviateurs polonais où on retrouve l'aigle entouré des ailes de hussards



Badge des pilotes adopté en 1919, dessiné par le sculpteur Antoni GRUBERSKI

Le Damier de l'Armée de l'Air polonaise



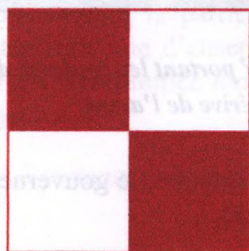
**Ce damier représentait à l'origine
les couleurs de Stefan STEC
qui fut un des pionniers de l'aviation polonaise**

Né le 21 novembre 1893, Stefan STEC fut pilote pendant la Première Guerre mondiale pour l'Autriche-Hongrie.

Il fut l'un des premiers à se joindre aux pilotes polonais et combattit à leurs côtés lors de la guerre entre la Pologne et l'Ukraine en novembre 1918.

En 1919, il abattit un avion *Nieuport 11* ukrainien et un ballon d'observation militaire, devenant ainsi un as de l'aviation. En novembre 1919, le lieutenant STEC vola jusque Varsovie à bord d'un *Fokker D.V.* qu'il décora selon ses propres couleurs : un damier rouge et blanc bordé d'un liseré aux couleurs inversées qui devint ensuite l'insigne national le 1^{er} décembre 1918.

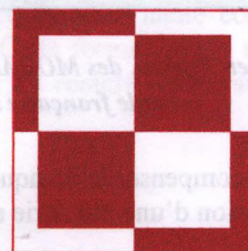
Ce damier prit des orientations différentes au fil des années :



Entre 1918 et 1921



Entre 1921 et 1993



De 1993 à nos jours

L'aviation polonaise : ses débuts et son développement jusqu'en 1939

De 1795 à 1918, la Pologne partagée entre les empires voisins, la Prusse (l'Allemagne par la suite), la Russie et l'Autriche-Hongrie, souhaitait reconquérir sa liberté.

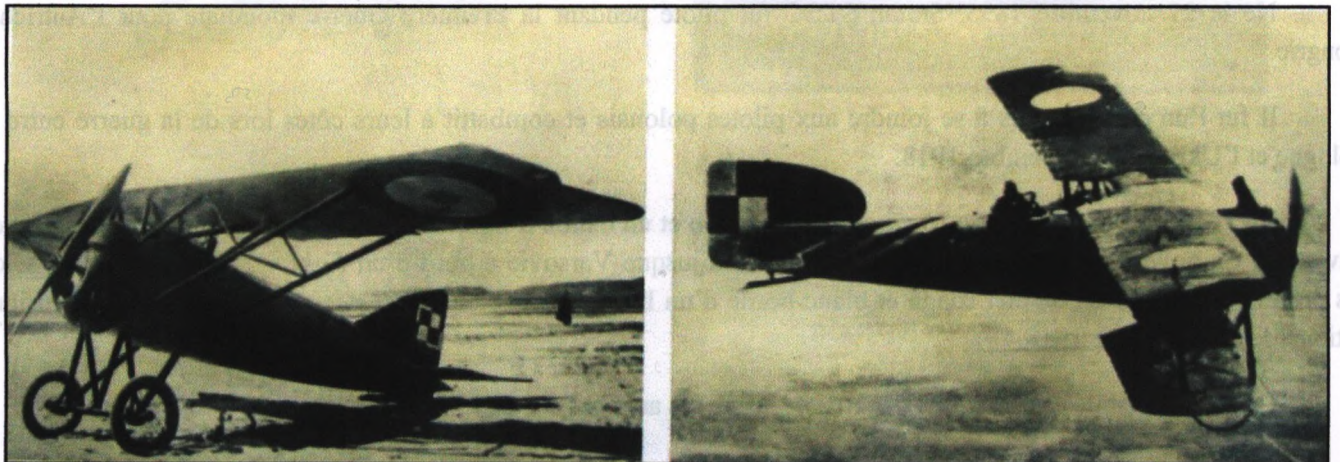
Quand la Première Guerre mondiale éclata, de nombreux Polonais émigrèrent en France pour combattre aux côtés des forces alliées. Leur nombre grandissant, les 1^{ère} et 2^{ème} divisions d'infanterie, furent créées en 1917 sous la direction du général Józef HALLER. Elles formèrent l'Armée polonaise en France. Certains Polonais furent volontaires pour servir comme pilotes dans l'aviation française; deux officiers avaient d'ailleurs obtenu leur brevet de pilote en France en 1910.

A cette époque, l'aviation militaire polonaise qui était dépendante de l'armée de terre, n'en était qu'au stade des essais et des prototypes. Une première firme, AWIATA, avait été créée en 1911 mais construisait des avions sous licence, particulièrement achetés par les Russes.

En mai 1919, les escadrons polonais formés en France dans l'armée du général HALLER, arrivèrent à Varsovie en Pologne avec 160 appareils.



Inspection des escadrons sur le terrain d'aviation de Mokotow à Varsovie



*Achetés en France, des MORANE SAULNIER MS30 et des BREGUET XIV portant les couleurs des deux pays :
cocarde française sur et sous les ailes, damier polonais sur la dérive de l'avion.*

Puis, pour compenser le manque de fonds destinés à l'achat d'avions à l'étranger, le gouvernement et l'armée favorisèrent la création d'une industrie aéronautique nationale à la fin des années 20.



En 1927, fut créée à Varsovie la firme *PZL, Państwowe Zakłady Lotnicze*, entreprise publique destinée à produire sous licence des avions français. Un tout jeune ingénieur, Zygmunt PULAWSKI, né le 24 octobre 1901 à Lublin, conçut les premiers avions de fabrication et de développement entièrement polonais, le *PZL P1* tout en métal, puis un *P1/II* et le *P6* qui restèrent au stade de prototypes.



PZL P1/II

Puis le *PZL P7*, un avion de chasse monoplane sorti de la firme *PZL*, augurant un brillant avenir pour la compagnie polonaise.



En 1930, la Polish Air Force reçut 150 PZL P7 construits par Zygmunt PULAWSKI

Ces avions avaient la particularité de posséder une aile se situant en position haute comme une aile de mouette, permettant une vue d'ensemble nettement meilleure pour le pilote. Cette forme équipa tous les chasseurs *PZL*, du *P1* au *P24*. Surnommée « *aile Pulawski* » ou « *aile polonaise* », elle fut ensuite copiée sur certains avions dans d'autres pays.

Le *PZL P8* resta un prototype, le *P9* ne fut pas construit, le *P10* resta à l'état de projet.

Le 21 mars 1931 à Varsovie, l'ingénieur PULAWSKI décéda accidentellement à bord d'un PZL 12 qu'il pilotait : cet avion amphibie tomba au décollage à cause d'un vent fort.



PZL 12

Kronika krajowa.




Niepoważona strata. W sobotę dnia 21 marca, zginął w katastrofie lotniczej w Warszawie inż. Z. Pulawski najznakomitszy polski konstruktor aparatów. Uczył on zaledwie 29 lat. Studia ukończył w roku 1925 w Politechnice warszawskiej, poczem wyjechał do Paryża na praktykę do Zakładów lotniczych Breguet. W 1928 roku wstąpił do Państw. Zakt. Lotn. Dziełem jego jest słynny aparat pocigowy, który był sensacją Salonu paryskiego. Na zdjęciu w kole inż. Pulawski, na prawo posterunek policyjny przy rozbitym samolocie inż. Pulawskiego.

Ag. St. Selskowskie

Après le décès de PULAWSKI, la firme PZL continua la production et sortit en août 1931, pour la force aérienne, des PZL P11 avec un moteur plus puissant que celui prévu initialement. Cet avion très maniable pouvait utiliser une courte piste d'envol ou d'atterrissage.

Plusieurs versions du PZL P11 furent construites. Ce fut avec le PZL P11c que combattit l'escadrille 122 de la Lotnictwo Wojskowe (aviation militaire) de la force aérienne polonaise en 1939.



PZL P11c

En 1932, naquit le *P23 Karas* : c'était un bombardier monoplan aux ailes basses, tout en métal, avec un train fixe et un moteur radial, armé d'une mitrailleuse en tourelle et d'une autre sous le fuselage dans l'habitacle de l'observateur. Bien qu'efficace, il était déjà, dès sa construction, loin des performances des avions allemands.



A la veille de la Seconde Guerre mondiale, la Pologne possédait aussi 150 *Lublin R-XIII* et 65 *RWD-14b Czapla* (*Héron*), avions d'observation et de liaison.



Lublin R-XIII



RWD-14b Czapla



Mais les budgets alloués à l'aviation restèrent faibles, les autorités ne voyant en la force aérienne qu'un appui à l'armée de terre. PILSUDSKI avait déclaré en août 1939 : « L'aviation doit servir uniquement pour la reconnaissance et dans ce sens uniquement elle devra être employée » et les autorités polonaises lui succédant, issues pour la plupart de militaires ayant gardé les tactiques de 1914-1918, n'avaient guère changé d'avis.

Ce n'est que lorsque les autorités polonaises découvrirent, avec stupeur, le décalage avec les performances des appareils allemands qu'elles prirent conscience de leur retard. Pourtant les industries aéronautiques ne se développèrent pas pour autant.

Plutôt que de garder leurs avions, ils préférèrent honorer les commandes de bombardiers et de chasseurs passées par des pays voisins. De ce fait, ils commandèrent des appareils à la France et à l'Angleterre.

En mai 1939, un accord franco-polonais avait prévu l'envoi de 60 bombardiers *Amiot 143M* et de 160 chasseurs *Morane Saulnier 406* français. Un vol de nuit au-dessus de l'Allemagne fut d'abord envisagé mais un transfert par voie maritime fut jugé plus sécurisé.

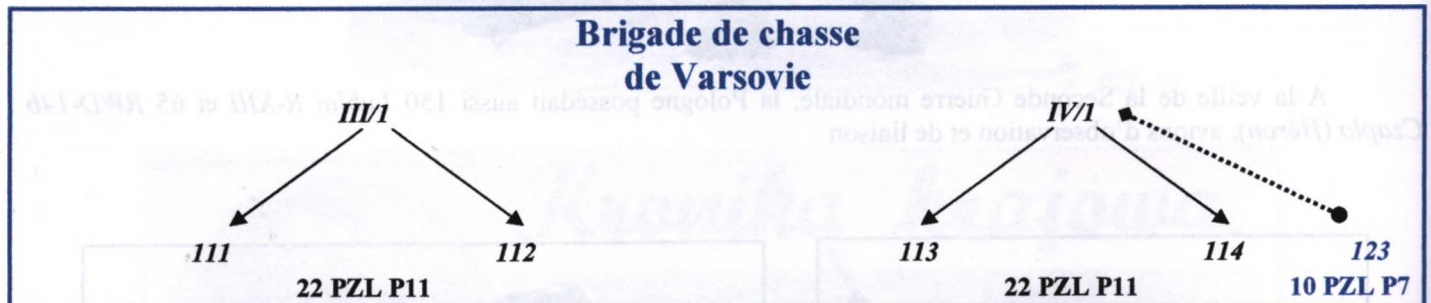
Les Anglais embarquèrent dès les premiers jours de septembre 1939 une centaine de *Fairey Battle* et 10 *Hurricane* en pièces détachées. Ce matériel débarqué en Roumanie devait ensuite être transféré par chemin de fer jusqu'à la frontière polonaise et être pris en charge par du personnel compétent pour l'assembler et le rendre opérationnel : il n'arriva jamais à destination.

Structuration et équipement des groupes de chasse de l'Armée de l'Air polonaise en 1939

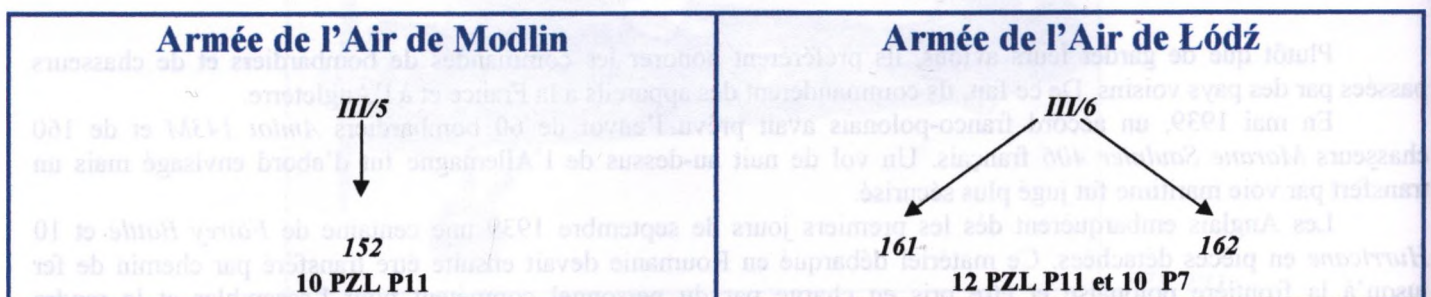
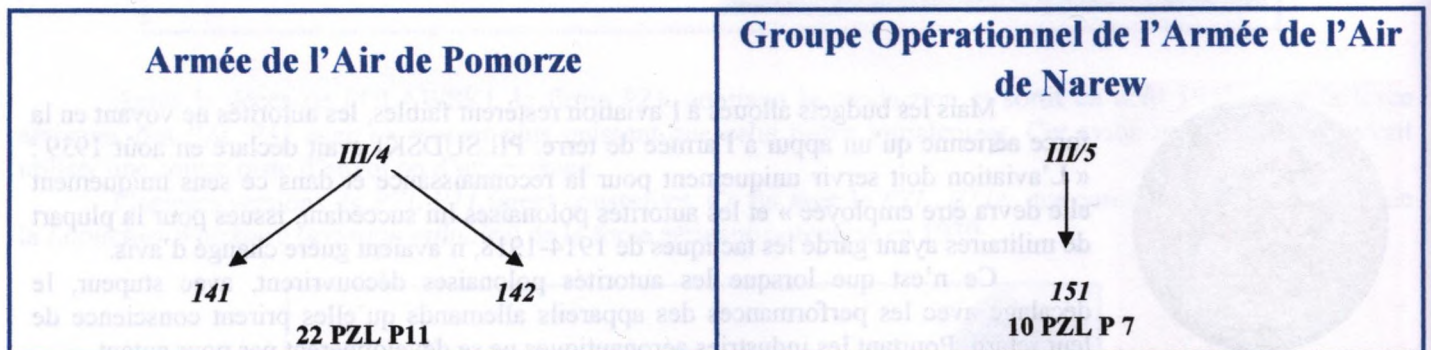
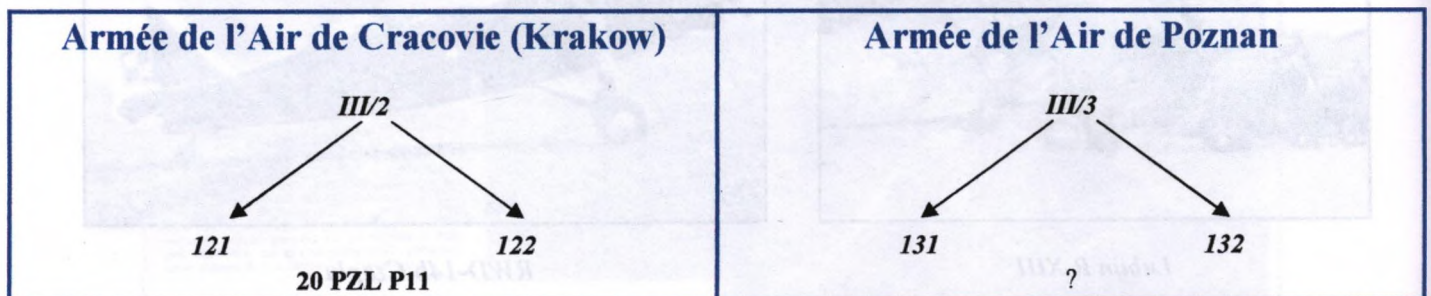
La *Brygada Poscigowa* (brigade de chasse) commandée par le colonel Stefan PAWLIKOWSKI avait la tâche de défendre le ciel de Varsovie, la capitale polonaise. Cette brigade fut créée à partir des escadrilles du *1 Pulk Lotniczy* (1^{er} Régiment d'aviation) et se composait de deux *Dyon* (groupes), divisés chacun en deux *Eskadra* (escadrilles).

Le IV/1 est renforcé par la 123 *Eskadra Mysliwska* (escadrille de chasse).

Appelée « Brigade d'interception », elle constituait une formation indépendante aux ordres du commandant en chef des armées, le maréchal SMIGLY-RYDZ.



Il existait d'autres groupes de chasse en Pologne sous le commandement de l'armée de terre :



Les prémices de la guerre entre la Pologne et l'Allemagne

La montée des totalitarismes soviétique et allemand n'avait pas échappé à Józef PILSUDSKI, homme politique important de Pologne jusqu'à sa mort en 1935, et à son successeur, le maréchal Edward ŚMIGLY-RYDZ, commandant en chef des forces armées en 1939. PILSUDSKI, dès 1933, avait proposé aux Français une « guerre préventive » contre l'Allemagne mais la France avait refusé. Il avait donc signé un traité germano-polonais de non-agression en 1934 après en avoir signé un premier avec les Russes en 1932. Ces traités ne furent pas respectés par Hitler.

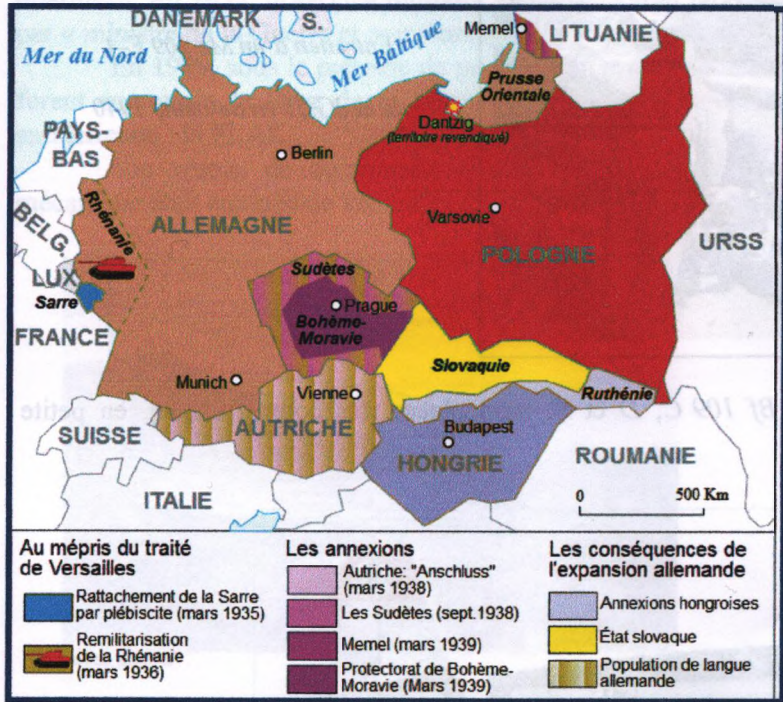


En 1919, le traité de Versailles avait accordé à la Pologne un accès à la mer en lui donnant le port polonais de Gdańsk (Dantzig ou Danzig en allemand) sur la mer Baltique. Mais ce « couloir de Dantzig » séparait l'Allemagne d'une de ses provinces, la Prusse-Orientale. Quand le 24 octobre 1938, Hitler le réclama, le gouvernement polonais s'y opposa radicalement. Ce refus lui fut confirmé lors de sa rencontre avec le ministre des affaires étrangères polonais à Berlin en janvier 1939.

Suite aux revendications de l'Allemagne, une mobilisation partielle polonaise fut décrétée le 23 mars 1939.

Le 31 mars 1939, Arthur Neville Chamberlain, premier ministre anglais, déclara : « Si une menace contre son indépendance doit être repoussée par les forces armées de la Pologne, la France et la Grande-Bretagne donneront à ce pays l'assistance militaire appropriée ».

Avant d'envahir la Pologne, le gouvernement allemand tenta de se rapprocher de l'Union soviétique et le 23 août 1939 fut signé un pacte de non-agression. Lorsque la Grande-Bretagne en prit connaissance, elle signa le 25 août un accord d'assistance militaire avec les Polonais. Cet accord provoqua une grande colère d'Hitler qui repoussa l'intervention allemande au 1^{er} septembre.



Sous le commandement d'Hitler, investi des pleins pouvoirs depuis 1934, et sous le prétexte d'un besoin d'« espace vital » nécessaire à la prospérité du pays, les forces militaires allemandes en janvier 1935 avaient déjà repris possession de la Sarre occupée depuis une quinzaine d'années par les troupes françaises mais qui, suite à un référendum, avait plébiscité son rattachement à l'Allemagne. En mars 1936, elles avaient réoccupé la Rhénanie et s'étaient empressées d'entamer la construction d'une ligne de fortifications, la ligne Siegfried, de façon à empêcher une éventuelle intrusion française vers l'Europe centrale. Elles avaient annexé l'Autriche en mars 1938 (l'Anschluss). Elles avaient pris possession en septembre 1938, du territoire des Sudètes en Tchécoslovaquie, le reste du pays ayant été transformé en protectorat. Après l'annexion du territoire de Memel sur la Baltique en Lituanie, la Pologne n'était qu'un pays de plus à conquérir pour assouvir la politique d'expansion germanique.

Extension de l'Allemagne entre 1935 et 1939
D'après une carte du site Wikipédia

A toutes ces actions, la France et les pays voisins réagirent très peu : les protestations restèrent diplomatiques car personne ne souhaitait déclarer la guerre !

Les forces aériennes allemandes face aux forces polonaises à la veille de la Seconde Guerre mondiale

Le traité de Versailles, le 18 juin 1919, visait au démantèlement total de la puissance économique et militaire de l'Allemagne. Une des clauses de ce traité était l'interdiction de construire des avions militaires mais rien ne l'empêchait d'en fabriquer des civils. Aussi les Allemands créèrent-ils des lignes aériennes, des écoles de pilotes, des aéroclubs et les constructeurs aéronautiques développèrent-ils leurs activités : les compagnies *Junkers Flugzeug*, *Dornier*, *Focke-Wulf Flugzeugbau*, *Heinkel* et *Messerschmitt* virent le jour.

La *Deutsche Lufthansa* devint rapidement la compagnie nationale allemande la mieux équipée d'Europe. Ses avions dits «de ligne» et «de transport» furent aussi secrètement conçus pour devenir des avions militaires et quelques uns de ses aviateurs expérimentés formèrent la base de la *Luftwaffe* créée officiellement en juin 1935.

Grâce à un accord secret avec la Russie, un centre d'instruction et d'entraînement militaire avait vu le jour à Lipetsk.

Un budget très important fut consacré au développement de l'aviation dont la branche militaire était considérée comme une force à part entière. En 1935, la production atteignait 180 à 200 avions allant jusqu'à atteindre 300 quelques mois plus tard. En 1936, la Suisse cherchait à s'équiper en avions et proposa aux pays constructeurs de présenter leurs prototypes : les avions allemands y firent sensation.

Dès mars 1936, les périodes d'essais étaient terminées pour les avions qui furent utilisés lors de la guerre civile espagnole entre 1936 et 1939. Cette guerre servit de terrain d'entraînement et d'expériences.

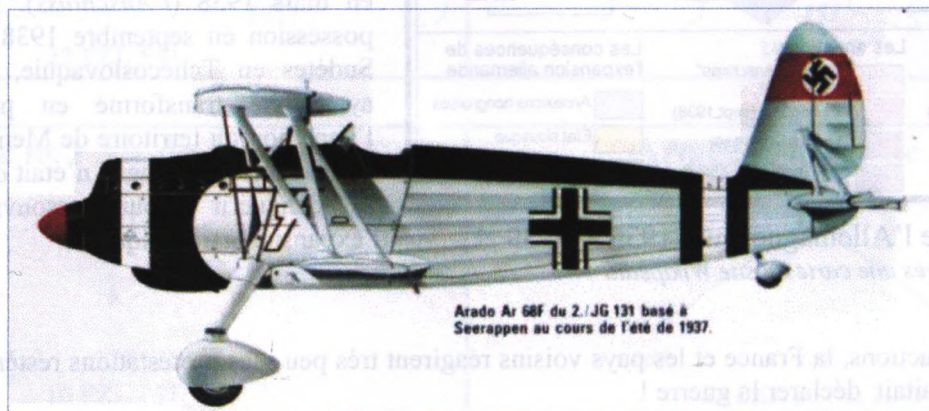
En 1939, l'aviation militaire allemande, la *Luftwaffe*, était déjà plus puissante et plus moderne que celle des pays voisins. Selon un rapport en date de septembre 1939, ses effectifs étaient de 4093 appareils dont 3646 étaient disponibles :



Entretien d'un Me 109 E-4

de la JG 53 en automne 1940

1179 avions de chasse : des *Messerschmitt Bf 109 C, D et E*, monoplaces très compétitifs, et, en petite quantité, des *Bf 110*, biplaces et quelques *Arado 68F*.



1582 avions de bombardement : des *Heinkel 111*, des *Dornier 17*, des *Junkers 86* et *88* ; pour le bombardement en piqué et les attaques au sol, des *Junkers 87* et des *Henschel 123*.

613 avions de reconnaissance et d'observation : des *Dornier 17*, des *Henschel 126* et des *Heinkel 45* et *46*.

Il faut y ajouter les appareils de l'aviation navale et de transport.

Références : revue « *Batailles aériennes* » n° 4

Le 1^{er} septembre 1939, la Luftwaffe monopolisa la moitié de ses effectifs lorsqu'elle envahit la Pologne.



Vol de bombardiers Dornier 17 vers la Pologne

Les appareils polonais disponibles étaient en nombre restreint mais les renseignements allemands gonflèrent fortement les chiffres de façon à rendre leur victoire éventuelle plus importante aux yeux de tous. Jan ZUMBACH, pilote polonais, a raconté que la proportion moyenne dans les combats aériens était de 15 contre 1.

L'Allemagne avait aussi choisi de développer activement les armements et les effectifs de son armée. La reconstitution de son potentiel militaire se fit de manière progressive et clandestine car le traité de Versailles la lui interdisait. En 1934, le service militaire obligatoire était rétabli et le titre de « ministre de la Défense » était remplacé par « ministre de la Guerre et commandant des Forces armées ».

En 1939, sous le prétexte de manœuvres et de stages d'instruction, environ un million d'hommes et des chars furent regroupés le long de la frontière polonaise. Une artillerie très bien équipée était chargée de la défense antiaérienne : la FLAK.

Son réseau de communications téléphoniques et télégraphiques était très performant. Chaque division mécanique était équipée de véhicules de transmission radiophonique.



Véhicules blindés allemands construits pendant la Seconde Guerre mondiale
semi-chenillé — à huit roues motrices

Ces véhicules de combat spécial « *Sonderkraftfahrzeug* » SD KFZ 251/3 et 263 étaient équipés d'une antenne NVIS (Near Vertical Incidence Skywave) permettant des radiocommunications locales et régionales dans un rayon de 240 km. Ils servaient aussi de postes de commandement.

La campagne de Pologne et les brigades de chasse polonaises



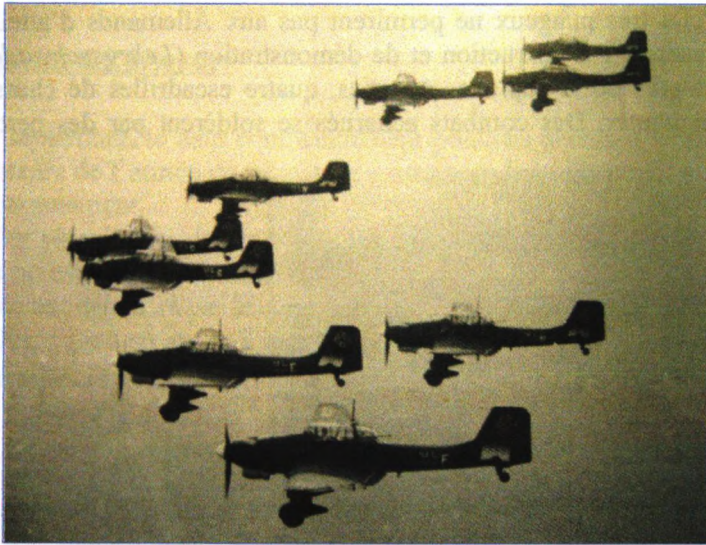
FIRST TO FIGHT = PREMIER A COMBATTRE

Le 31 août 1939, l'Allemagne usa d'un stratagème appelé *Opération Himmler* : douze prisonniers allemands déguisés en Polonais à qui on avait fait croire à une libération suite à leur action, diffusaient un message appelant à prendre les armes pour renverser le Chancelier allemand. Le lendemain, Hitler attaquait la Pologne.

Les buts d'Hitler étaient d'anéantir toutes les bases et installations aéronautiques polonaises afin de rendre inopérante les forces aériennes, de détruire les voies de communication, puis de bombarder Varsovie et les grandes villes afin de faire capituler le pays et d'en prendre possession.

A la veille de la guerre qui commença le 1^{er} septembre 1939, afin de parer à une destruction de leurs avions, les Polonais créèrent, sur leur territoire, de faux aérodromes: des maquettes de PZL P11 et de *Karas*, grandeur nature, en contre-plaqué furent disposées en plusieurs endroits comme près de Varsovie, sur le champ de courses de Mokotów pour protéger Okecie, réel aérodrome. Ils y abandonnèrent également des avions obsolètes ou hors service. Ils camouflèrent leurs avions en bon état.

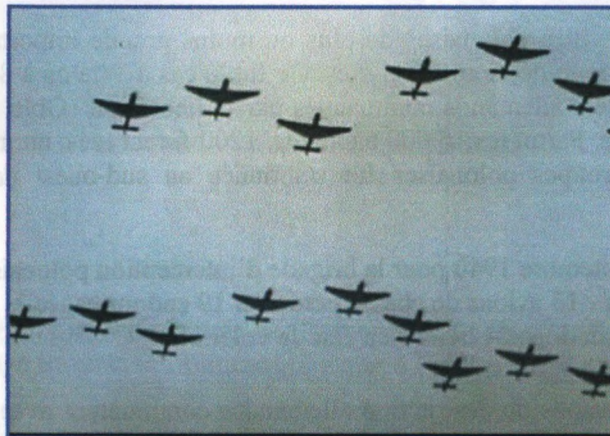




Junkers Ju 87B-1 se dirigeant vers la Pologne en septembre 1939

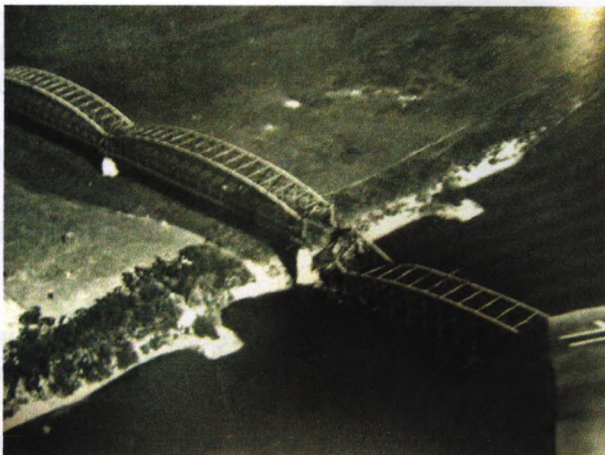
Les premiers combats

En cas d'invasion par les Allemands, les Polonais avaient prévu la destruction du pont sur la Vistule à Tczew, point stratégique de la ligne de chemin de fer qui relie l'Allemagne à la Prusse-Orientale. Le 1^{er} septembre 1939, vers 4h30, des avions allemands, *Stuka* (Junker 87) et *Dornier 17*, bombardiers en piqué, franchirent la frontière germano-polonaise dans le but d'empêcher cette destruction.



Junkers Ju 87B-1 en formation

Les câbles d'allumage furent sectionnés lors du bombardement mais les Polonais les réparèrent rapidement et à 6h30, ils firent sauter le pont. Les Allemands ne purent pas faire passer leurs colonnes de blindés.



Ponts détruits sur la Vistule et sur le Bug en septembre 1939

Un brouillard matinal intense et un ciel très nuageux ne permirent pas aux Allemands d'atteindre les buts fixés. Vers 7 heures, 60 *Heinkel 111* de l'escadron 1 d'instruction et de démonstration (*Lehrgeschwader 1 = LG 1*) escortés de *Messerschmitt Bf 110* parvinrent près de la capitale. Averties, quatre escadrilles de chasse polonaises (111, 112, 113, 114) décollèrent pour les intercepter. Des combats acharnés se soldèrent par des pertes de part et d'autre.



Messerschmitt Bf 110

L'après-midi, les conditions météorologiques étant meilleures, les bombardements contre les aérodromes se multiplièrent.

Il fut remarqué qu'à plusieurs reprises, les pilotes polonais, sautant en parachute alors que leurs avions étaient touchés, furent mitraillés par les chasseurs allemands. Le sous-lieutenant Feliks SZYSZKA en fut lui-même l'une des victimes : au cours d'un combat aérien, le réservoir de son *PZL P11c* touché par les mitrailleuses d'un *Me 110* prit feu. Blessé par balles et brûlé aux mains et au visage, il s'éjecta de son appareil et son parachute s'ouvrit. Le pilote allemand fit demi-tour et tira de toutes ses armes. SZYSZKA resta de nombreux mois dans des hôpitaux polonais avant de reprendre le combat en 1941 en Angleterre.

Des raids aériens sur des villes polonaises de plus ou moins grande importance, mais pour la plupart sans grand intérêt militaire, firent beaucoup de victimes civiles. Ce fut le cas à Wielun à 80 km au sud-ouest de Varsovie : entre 4h50 et 5h30, des bombardiers allemands commandés par le lieutenant (Oblt) Walter SIEGEL déversèrent 70 tonnes de bombes sur la petite ville. Parmi les 16 000 habitants, 1200 furent tués, un millier furent blessés. Bien que la 28^{ème} division d'infanterie des troupes polonaises fût stationnée au sud-ouest de Wielun, il n'y avait aucune installation militaire importante.

Résultats au 1^{er} septembre 1940 pour la brigade d'interception polonaise de Varsovie :

105 sorties - 13 avions de chasse perdus et 19 endommagés

Il leur restait donc 21 avions en état de voler.

Les jours suivants, les missions de destruction allemandes continuèrent avec plus ou moins de réussite. Les aviateurs polonais, sur des appareils bien moins compétitifs et bien moins nombreux que ceux des Allemands, essayant de combattre sur tous les fronts, se défendirent énergiquement et héroïquement.



4 septembre 1939 : Le lieutenant Tadeusz JEZIOROWSKI (escadre 133) trouva la mort lors du crash de son *PZL P11c*

Bilan après 6 jours de combats :

La brigade de chasse polonaise a détruit 42 avions allemands (5 autres victoires probables et 5 autres appareils très endommagés) mais elle en a perdu 38.

Les unités de chasse des armées ont détruit 63 avions ennemis mais en ont perdu 41.

Le regroupement des brigades

Le 6 septembre, le haut commandement polonais décida d'effectuer un regroupement des brigades de chasse avec les chasseurs de l'armée de terre, tout comme les brigades de bombardement avec les Karás des armées pour un meilleur fonctionnement.

Il fallut réussir à contacter toutes les unités mais la transmission des communications était très difficile entre les différents niveaux de commandement car les liaisons téléphoniques et télégraphiques passaient par le réseau civil aérien très souvent détérioré par les bombes et les incendies.

De plus, quand on arriva à les joindre, les personnels « navigant et rampant » eurent des difficultés à rallier les brigades auxquelles ils étaient affectés à cause du manque de carburant et des routes sans cesse bombardées.



PZL P.7a polonais

L'invasion russe

Depuis le 4 septembre, Hitler insistait auprès des Russes pour qu'ils prennent part aux combats. Ce ne fut que le 17, à l'aube, que l'Armée Rouge traversa la frontière polonaise à l'est.

Départ des hautes personnalités et des aviateurs

Bien que la résistance se poursuivait, l'invasion russe ne laissait plus d'espoir. Menacés de capture, tous les avions disponibles furent évacués vers la Roumanie (pour ceux basés dans le sud-est de la Pologne). 150 avions de chasse, de bombardement, de réserve ou d'entraînement et 150 autres provenant des aéro-clubs ou de particuliers quittèrent la Pologne vers la Roumanie. Un peu plus de 10 000 aviateurs et 2000 employés des usines aéronautiques gagnèrent aussi ce pays. Après y avoir été internés, ils s'échappèrent et arrivèrent en Europe occidentale. Les avions basés au nord-est de la Pologne partirent vers la Lettonie, puis vers la Lituanie et la Suède.

Dans la nuit du 17 au 18 septembre 1939, le gouvernement polonais et le commandant en chef des armées franchirent la frontière roumaine.

La résistance de Varsovie

Depuis le 8 septembre, Varsovie était à feu et à sang mais elle résista 19 jours, malgré les bombardements quasi-journaliers, espérant toujours l'aide militaire de ses alliés français et anglais. Le 20, le haut commandement allemand donna pour mission à la Luftwaffe de détruire les centrales électriques, les canalisations de gaz et d'eau. Le 25, des milliers de canons ouvraient le feu sur la ville bombardée sans interruption. Les jours suivants, de nouveaux assauts eurent lieu. Varsovie capitula le 28.



La dernière bataille eut lieu à Kock en Pologne orientale, au nord de Lublin, entre le 2 et le 5 octobre 1940. Les dernières unités polonaises, à court de munitions, de moyens de transport, de ravitaillement, capitulèrent.

Bilan de la campagne de Pologne

La campagne de Pologne ne dura qu'un mois. Qualifiée de « Guerre-éclair » (*Blitzkrieg*), elle fit néanmoins des dégâts considérables.

Toutes les brigades de chasse confondues effectuèrent 1373 sorties ; elles détruisirent 96 avions allemands et 3 russes ; elles perdirent 120 de leurs PZL P 11. 20 pilotes trouvèrent la mort, 25 furent blessés et 5 disparurent. D'autres sources citent 129 avions ennemis abattus car certains appareils, touchés, s'écrasèrent en essayant de regagner leurs bases éloignées en Allemagne.

L'aviation polonaise perdit 327 avions (avions de chasse, de bombardement, de liaison, de reconnaissance...).

Les forces polonaises dans leur totalité eurent 70 000 tués, le double de blessés. Plus de 690 000 Polonais furent faits prisonniers par les Allemands et plus de 200 000 par les Soviétiques..

Les forces allemandes perdirent plus de 16 000 hommes, eurent environ 27 000 blessés et plus de 300 disparus.

Conclusion

Avec du matériel nettement inférieur à celui de l'ennemi, tant en quantité qu'en qualité, la Pologne ne pouvait vaincre seule. L'immense espoir qui était né le 3 septembre quand les Polonais avaient appris que la France et l'Angleterre avaient déclaré la guerre à l'Allemagne, fut vite déçu. Avec l'aide militaire promise par ses alliés, peut-être l'issue finale eut-elle été différente. Néanmoins, l'armée polonaise, aussi bien dans les airs que sur terre, se défendit avec courage et détermination. Les Polonais qui passèrent les frontières voisines le firent pour continuer le combat avec les pays alliés. Ceux qui demeurèrent dans leur pays organisèrent un très fort mouvement de résistance clandestine sous forme militaire et intellectuelle.



La Place du Marché de Varsovie bombardée

1939 – Les unités de chasse de l'Armée de l'Air polonaise

Brigade de chasse

(Brygada Pościgowa)

Escadre de chasse III/1

III/1 Dywizjon Myśliwski

Commandant : Capitaine Zdzisław KRASNODEBSKI

Officier tactique : Lieutenant Arsen CEBRZYNSKI

Escadrille de chasse 111

111 Eskadra Myśliwska



Commandant :
Capitaine Gustaw SIDOROWICZ

Escadrille de chasse 112

112 Eskadra Myśliwska



Commandant :
Capitaine Tadeusz OPULSKI



Le 5 septembre 1939, le lieutenant Stephan Stanislaw OKRZEJA, pilote, est tué à bord de son avion PZL. P11

Le 3 septembre 1939, l'escadrille 112, conduite par le capitaine Zdzislaw KRASNODEBSKI décolla pour combattre des chasseurs allemands Bf 110. Lors d'un dur combat au-dessus de la ville de Wyszkwow, KRASNODEBSKI fut contraint de sauter en parachute, son avion étant touché par le

lieutenant allemand BARENTS qui décida d'achever sa victime lors de sa chute. Le lieutenant Arsen CEBRZYNSKI apercevant la scène, mitrilla le Bf 110. Le Lt Barents, vétéran de la Légion CONDOR, déclencha son parachute, atterrissant sain et sauf, avant d'être fait prisonnier.

En octobre 1940, le général Władisław SIKORSKI remit la Croix en argent de l'Ordre de l'Armée des grands brûlés au capitaine Zdzisław KRASNODEBSKI, hospitalisé.



Escadre de chasse IV/1

IV/1 Dywizjon Myśliwski

Commandant : Capitaine Adam KOWALCZYK

Officier tactique : Lieutenant Aleksander GABSZEWICZ

Escadrille de chasse 113

113 Eskadra Myśliwska



Commandant : Lieutenant Wieńczysław BARAŃSKI



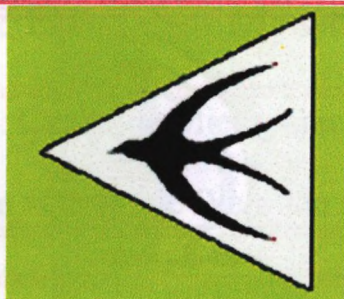
Le 6 septembre 1939, le caporal Mieczysław KAŹMIERCZAK fut tué à bord d'un PZL P.11c par le mitrailleur allemand d'un Heinkel 111.

Il accompagnait les aviateurs des escadrilles 113 et 114 attaquant une unité de panzers allemands près de la ville de Sochaczew, en dehors de Varsovie. Ils furent interceptés par une grande formation de bombardiers allemands. KAŹMIERCZAK plongea sous la formation, attaquant un Ju 52 qui tomba en flammes. Il continua à faire feu, mais fut touché lui-même et piqua vers le sol.



Le 17 septembre 1939, le PZL P.11c du sous-lieutenant Stanisław Bogusław ZATORSKI s'est écrasé dans la région de Rokitna où le pilote a été inhumé.

Escadrille de chasse 114
114 Eskadra Myśliwska



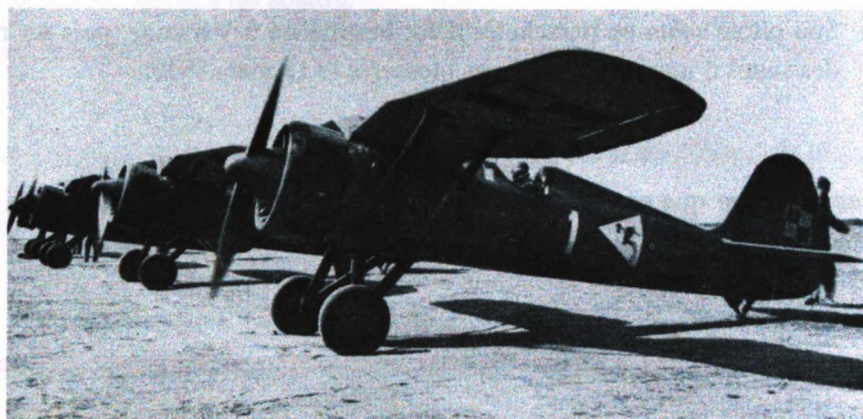
Commandant : Capitaine Juliusz FREY



Le 6 septembre 1939, le lieutenant Roman Viktor STOGA fut abattu dans un combat aérien à bord de son avion PZL P.11c

Le premier pilote polonais à engager le combat avec une formation ennemie fut l'officier tactique de l'escadre, le lieutenant Aleksander GABSZEWICZ avec l'appui du caporal Andrzej NIEWIARA. Affrontant des *He 111* protégés par des *Bf 110*, ils mitraillèrent les avions, endommageant un des *Heinkel* qui dut effectuer un atterrissage d'urgence, touchant un arbre avec une de ses ailes au cours de la manœuvre.

Le même jour, au cours d'un autre combat aérien, le lieutenant GABSZEWICZ fut forcé de se parachuter. Alors qu'il descendait, il fut attaqué par un *Bf 110* qui troua la toile à plusieurs reprises. Le sous-lieutenant Tadeusz SAWICZ, qui volait à proximité, mitrilla l'avion allemand, le forçant à se retirer. Un autre pilote polonais Władysław KIEDRZYŃSKI vola en spirale autour du lieutenant pour le protéger, jusqu'à ce qu'il atteigne le sol.



PZL 11c

Escadrille de chasse 123 (Détachée de l'Escadre III/2)
123 Eskadra Myśliwska



Commandant : Capitaine Mieczysław Leonard OLSZEWSKI



Capitaine Mieczysław Leonard OLSZEWSKI

Le 1^{er} septembre 1939, dans le secteur de Modlin, des pilotes polonais volant sur d'obsoletes PZL P.7a furent surpris par des Bf 110. L'avion du capitaine de l'escadrille fut rapidement touché et se crasha près de Legionow.

Trois autres pilotes sautèrent en parachute, leurs avions étant touchés : les sous-lieutenants CZTERNASTEK* et SZYSZKA et le cadet DANEK. Seul CZTERNASTEK toucha le sol facilement. SZYSZKA et DANEK furent attaqués dans les airs par un chasseur allemand. DANEK ne fut pas blessé mais SZYSZKA dont l'avion avait explosé, souffrant de 16 blessures, grièvement blessé et brûlé, fut retrouvé sur les berges de la Vistule et transporté à l'hôpital par des civils.

Suite aux lourdes pertes subies par l'escadrille 123, le commandant de la Brygada Pociągowa décida de limiter l'utilisation du PZL P.7a



L'avion PZL P.7a du sous-lieutenant Antoni Marcei DANEK fut abattu en combat aérien.

Son pilote sauta en parachute. Il fut hospitalisé à Varsovie, puis à Cracovie. Il décéda des suites d'une infection de ses blessures le 18 mars 1940.

* D'autres sources indiquent que ce n'était pas le sous-lieutenant CZTERNASTEK qui serait rentré à sa base mais le caporal Henryk FLAMME, qui fut contraint à un atterrissage forcé.

Armée de l'Air de Cracovie

Escadre de chasse III/2

III/2 Dywizjon Myśliwski

Commandant : Capitaine Mieczysław MEDWECKI

Officier tactique : Capitaine Walerian JASIONOWSKI

Escadrille de chasse 121

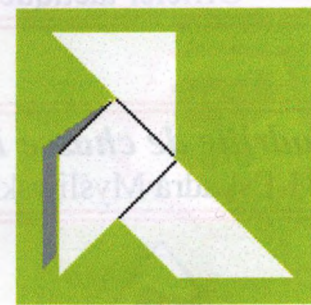
121 Eskadra Myśliwska



Commandant :
Capitaine Tadeusz SEDZIELOWSKI

Escadrille de chasse 122

122 Eskadra Myśliwska



Commandant :
Capitaine Mieczysław WIÓRKIEWICZ



Le 1^{er} septembre 1939, le PZL P.11c du capitaine Mieczysław MEDWECKI venait de décoller du terrain de Balica quand il fut surpris par l'arrivée de Junkel 87. Son avion fut touché par Frank NEUBERT, mitrailleur allemand. Le pilote polonais fut tué. Le sous-lieutenant GNYS qui avait décollé avec MEDWECKI parvint à s'échapper. Il croisa rapidement 2 Dornier 17 et réussit à les abattre.

Pas de perte humaine



Le 7 septembre 1939, l'aviateur Marian FUTRO fut abattu à bord de son avion PZL P.11.

Le 8 septembre 1939, le capitaine Tadeusz Józef Franciszek SEDZIELOWSKI fut à bord de son PZL P.11c



Armée de l'Air de Poznan

Escadre de chasse III/3

III/3 Dywizjon Myśliwski

Commandant : Major Mieczysław MUMLER

Officier tactique : Capitaine Kazimierz WISZNIEWSKI

Escadrille de chasse 131

131 Eskadra Myśliwska



Commandant :
Capitaine Jerzy ZAREMBA

Escadrille de chasse 132

132 Eskadra Myśliwska



Commandant :
Capitaine Franciszek JASTRZĘBSKI



Le 9 septembre 1939, le sous-lieutenant Witold ZAROSZKA fut à bord de son PZL P.1c.

Pendant la campagne de Pologne, l'escadre de chasse de Poznan détruisit 32 avions ennemis et en endommagea un grand nombre au cours des 400 sorties qu'elle effectua.

Armée de l'Air de Pomorze

Escadre de chasse III/4

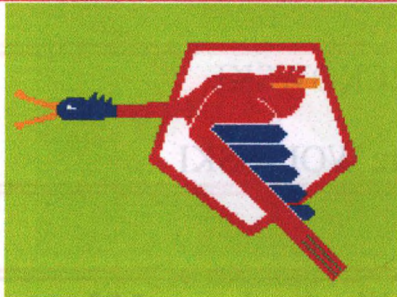
III/4 Dywizjon Myśliwski

Commandant : Capitaine Florian LASKOWSKI

Officier tactique : Lieutenant Franciszek SKIBA

Escadrille de chasse 141

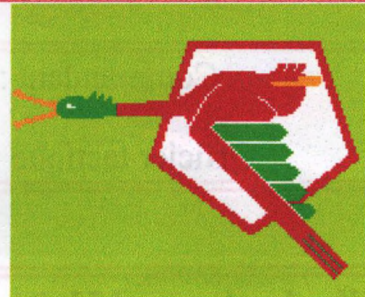
141 Eskadra Myśliwska



Commandant : Capitaine Tadeusz ROLSKI

Escadrille de chasse 142

142 Eskadra Myśliwska



Commandant : Capitaine Mirosław LEŚNIEWSKI

Le 2 septembre 1939, le capitaine Florian Stanisław LASKOWSKI, le sous-lieutenant Władysław Antoni URBAN et le caporal Benedykt MIELCZYŃSKI, furent tués à bord de leur PZL P.11c.



L'avion de LASKOWSKI

Le capitaine ROLSKI prit le commandement de l'escadre de chasse III/4 suite au décès du capitaine LASKOWSKI

Le 4 septembre 1939, le capitaine Mirosław LEŚNIEWSKI fut tué à bord de son PZL P.11c.



Groupe opérationnel de l'armée de l'Air de Narew

et Armée de l'Air de Modlin

Escadre de chasse III/5

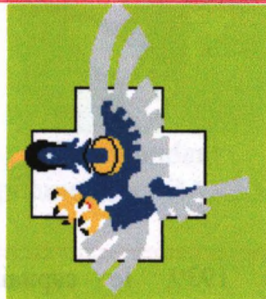
III/5 Dywizjon Myśliwski

Commandant : Major Edward WIECKOWSKI

Officier tactique : Capitaine Kazimierz WOLIŃSKI

Escadrille de chasse 151 (Narew)

151 Eskadra Myśliwska

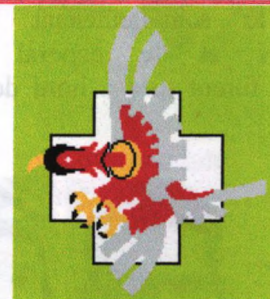


Commandant :
Lieutenant Józef BRZEZIŃSKI

Le 4 septembre 1939, le PZL P.7a du capitaine Tadeusz KAWAŁKOWSKI fut touché par un Messerschmitt Bf 110. Le pilote fut tué. Son lieu d'inhumation est inconnu.

Escadrille de chasse 152 (Modlin)

152 Eskadra Myśliwska



Commandant :
Capitaine Włodzimierz ŁAZORYK



Le 1^{er} septembre 1939, le sous-lieutenant Anatol Witold PIOTROWSKI fut tué en combat dans son PZL P.11c. Touché une première fois par le tir défensif d'un Heinkel, il rompit le combat tentant un atterrissage d'urgence mais le Bf 109 du lieutenant Fritz GUTEZEIT surgit des nuages sur le PZL qu'il enflamma avant de percuter le sol.

Armée de l'Air de Łódź

Escadre de chasse III/6

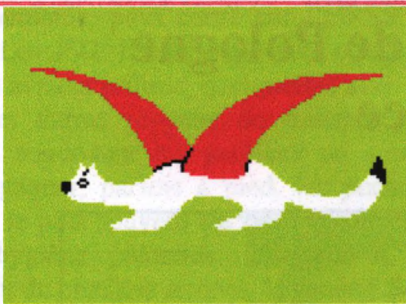
III/6 Dywizjon Myśliwski

Commandant : Capitaine Stanisław MORAWSKI

Officier tactique : Lieutenant Tadeusz JEZIOROWSKI

Escadrille de chasse 161

161 Eskadra Myśliwska

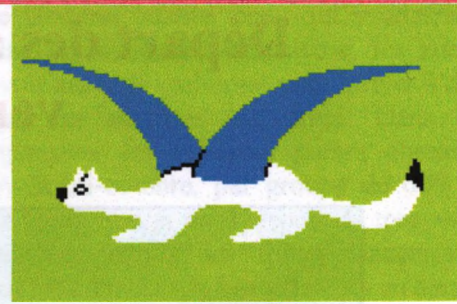


Commandant :

Capitaine Władysław SZCZEŚNIEWSKI

Escadrille de chasse 162

162 Eskadra Myśliwska



Commandant :

Lieutenant Bernard GROSZEWSKI

Le 2 septembre 1939, les sous-lieutenants, pilotes, Edward KRAMARSKI et Piotr RUSZEL furent tués à bord de leur PZL P.11c.



Pas de pertes humaines

Le 2 septembre, quatre pilotes de l'escadrille 161, les sous-lieutenants SZUBERT et DZWONEK, le cadet KREMARSKI et le sergent PRETKIEWICZ furent désignés pour une mission au soleil couchant pour tendre une embuscade à l'ennemi. DZWONEK et KREMARSKI descendirent un *Henschel 126* en mission de reconnaissance. Quelques heures plus tard, les deux mêmes aviateurs décollèrent à nouveau pour intercepter des *He 111*. Mais les pilotes polonais furent surpris par des *Bf 109*. KREMARSKI, touché à la tête, décéda. DZWONEK fut blessé à la jambe et au bras. Le même jour, DZWONEK fut à nouveau pris à partie par des Allemands. Il descendit un *Bf 110* mais fut touché par un autre et son avion prit feu. Il parvint à se parachuter et se blessa à la colonne vertébrale lors de l'atterrissage. Transporté à l'hôpital, il entendit quelqu'un dire qu'il ne verrait pas le prochain jour. Après vingt heures de coma, il se réveilla et le docteur lui dit qu'il était dans le même hôpital que le pilote d'un *Bf 110*.... Celui qu'il avait descendu !

Les noms des aviateurs tués en 1939 figurent dans le livre « KU CZI POLEGŁYCH LOTNIKOW 1939-1945 » écrits par Robert GRETZYNGIER, Wojtek MATUSIAK, Waldemar WÓJCIK et Józef ZIELIŃSKI

Vaincus dans leur pays, les Polonais n'avaient qu'un souhait : continuer la lutte contre leur ennemi allemand.

Quittant la Pologne, les militaires essayèrent de gagner les pays alliés et de poursuivre le combat à leurs côtés.

80% des effectifs de l'aviation militaire polonaise réussirent à s'échapper pour éviter la captivité.

Départ des aviateurs de Pologne vers la France



2. EN FRANCE

Le parcours des aviateurs polonais jusqu'en France

Le départ et les péripéties du voyage

Dès le 17 septembre 1939, l'entrée des Soviétiques en Pologne entraîna le départ massif des militaires polonais qui craignaient d'être capturés. 80% des aviateurs survivants quittèrent leur pays pour la Hongrie (900 environ), les Pays Baltes (un millier), la Scandinavie (via la Lettonie) et surtout pour la Roumanie (9276). Tous espéraient ensuite arriver en Angleterre ou en France. Ceux qui furent faits prisonniers furent envoyés dans des camps de concentration. Beaucoup y furent tués (massacres de Katyn, Kharkov ...).

En Roumanie, pays cerné par l'URSS, l'Allemagne et une Hongrie hostile, ceux qui y atterrirent furent emprisonnés. Les PZL troués suite aux combats aériens mais volant miraculeusement encore, les autres avions polonais qu'ils avaient utilisés, quelquefois avec le risque de ne pas avoir assez de carburant pour arriver à destination, les camions et autres moyens de transport furent confisqués par les autorités roumaines. Dans les camps d'internement, soudoyant les gardiens ou suivant des filières organisées, les aviateurs purent obtenir de faux passeports et gagner, parfois à pied, les ports de la mer Noire. A la mi-octobre, par groupe de 600 à 800, ils embarquèrent, le plus souvent sur des cargos adaptés au transport de bétail et non au transport de troupes, dans des conditions d'hygiène précaires. L'arrivée à Beyrouth, siège de l'état major des forces françaises sous le commandement du chef des armées, le général WEYGANG, se fit sous les honneurs. « Les aviateurs en auraient gardé un excellent souvenir si, après une douche et un bon repas, ils n'avaient pas eu une literie envahie de bestioles » (Tadeusz ROLSKI).

Après leur arrivée dans les ports libanais, ils furent pris en charge par d'autres bateaux jusqu'à Marseille qu'ils atteignirent à la fin d'octobre.

Au final, on estime que plus de 8000 hommes, du simple mécanicien au chef du haut commandement, rejoignirent la France.

Le commandement polonais pensait que la Grande-Bretagne serait une terre d'accueil où il serait plus aisé qu'en France, de reconstituer l'aviation polonaise. Des négociations se déroulèrent entre les dirigeants des armées de l'air : Polonais, Français et Anglais décidèrent d'un commun accord que 300 navigants et 2000 spécialistes seraient envoyés en Grande-Bretagne et le reste maintenu en France.

L'arrivée en France

Certains aviateurs reçurent un bon accueil à leur arrivée à Marseille: fanfare, repas copieux dans la gare maritime décorée pour l'occasion. Quelques aviateurs essayèrent d'engager la conversation avec leurs souvenirs scolaires de langue française mais ils se rendirent compte rapidement que les quelques rudiments appris en classe ne leur permettaient guère de se faire comprendre, les dialectes locaux et les accents ne simplifiant pas les choses.

Par contre, des bateaux de réfugiés arrivèrent alors qu'on ne les attendait pas; rien n'était prévu pour eux.

La situation en France ...

Dans les années 1930, la France ne voulait pas faire la guerre. Elle pensait pouvoir se limiter à une démonstration de force et à des négociations pour éviter l'expansion souhaitée par ses voisins germaniques. Mais l'invasion allemande en Pologne, qui suivit celles de ses pays limitrophes, fut un pas de trop et la France déclara la guerre à l'Allemagne le 3 septembre 1939. Seulement elle n'était pas prête au combat.

Création de l'Armée de l'Air française

L'Armée de l'Air française avait été créée en 1933 mais elle était divisée en deux groupes, eux-mêmes divisés en fonction des zones territoriales d'intervention. La multiplication des commandements de chaque groupe empêchait toute coordination. De plus, à cette époque, l'aviation était encore engagée presque exclusivement comme support défensif des batailles au sol. A titre exceptionnel, elle était chargée de participer à des manœuvres de destruction.

Les forces aériennes françaises

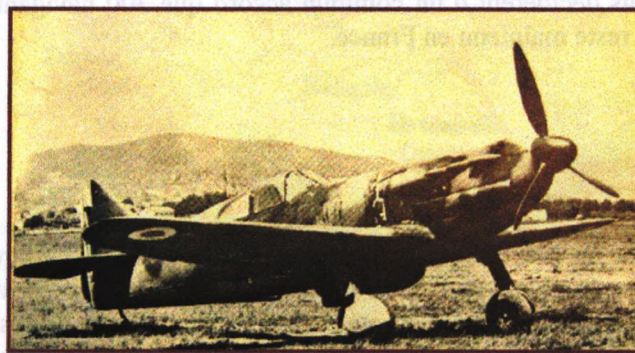
En 1938, un nouveau plan prévoyait une production d'avions plus modernes mais sur les 1900 appareils attendus, seulement 45 furent livrés. Les *Dewoitine D 520* dont les performances équivalaient à celles des *Messerschmitt Bf 109* ne furent produits en série qu'en novembre 1939, bien qu'ils fussent prévus depuis 1936. La France commanda donc des *Curtiss H-75* aux Etats-Unis, les seuls capables de fournir rapidement un grand nombre de chasseurs modernes.



Curtiss H-75

Les forces aériennes étaient en sous-équipement tant sur le plan quantitatif que qualitatif. En septembre 1939, la France possédait 532 avions de chasse dont 442 avions modernes.

En mai 1940, l'aviation française était essentiellement composée d'avions de chasse (41%), de bombardement (21%), d'observation et de reconnaissance.



Dewoitine 520

Le commandant Pierre Boillot était sergent pilote de chasse à cette époque. Il raconta les difficultés rencontrées à bord de l'avion français *Morane 406* : trop lent, ne montant pas assez haut, avec une hélice au fonctionnement défectueux, avec des mitrailleuses inadaptées et difficiles à réapprovisionner en munitions, au viseur extérieur sensible à la vitesse et au froid intense en altitude. Avant sa sortie, ce modèle avait été testé techniquement et évalué sur le plan opérationnel mais il était déjà obsolète quand il s'agissait de le piloter dans des conditions météorologiques difficiles et en combat : que dire de l'armement qui se déclenchait tout seul lors d'un dégivrage en piqué ? Pourtant, les pilotes savaient que des avions *Super Morane* tout neufs et plus au point techniquement existaient mais ils étaient affectés aux écoles de pilotage plutôt qu'aux unités combattantes.

Du 3 septembre au 17 octobre 1939

Le 7 septembre, la France lança sur la Sarre 9 de ses divisions sur les 102 dont elle disposait. Après une progression de 8 kilomètres sans rencontrer de résistance car les Allemands ne déplacèrent pas un seul soldat du front polonais, le commandant français décida de ne pas continuer. Le 17 octobre, les dernières forces françaises quittaient le territoire allemand.

D'octobre 1939 au 10 mai 1940

Commença alors la drôle de guerre, une guerre statique, une guerre d'attente ponctuée de quelques combats de harcèlement et de passages d'avions allemands de reconnaissance et d'observation à partir de février 1940, sans aucune attaque jusqu'aux premiers bombardements le 10 mai 1940.

La campagne de France

Les Français étaient persuadés que les Allemands n'attaqueraient pas en France comme ils l'avaient fait en Pologne. La guerre, selon eux, si elle se déclenchait, aurait lieu en Hollande, ou en Belgique et peut-être dans le Nord de la France. Comme lors de la Première Guerre mondiale, la partie sud de la France resterait libre et les industries continueraient d'y tourner.

Et pourtant le 10 mai 1940, l'Allemagne attaqua : ses avions bombardèrent de nombreux aérodromes dans le but de détruire l'aviation française et ses blindés percèrent la frontière des Ardennes entre le 12 et le 14 mai et atteignirent Abbeville le 20 tenant ainsi encerclées les armées britanniques et françaises dans le Nord de la France. Profitant d'un arrêt des troupes allemandes, les alliés mirent en place une énorme intervention d'évacuation appelée opération Dynamo qui permit à la *British Expeditionary Force (BEF)* et à une partie de l'armée française de se replier sur l'Angleterre entre le 26 mai et le 4 juin 1940.

Le 22 juin 1940, Pétain signait l'armistice à Rethondes, avec l'Allemagne, mettant fin à la campagne de France.



Avec la multiplication de ses commandements et ses faibles moyens en matériel, l'Armée de l'Air française ne put être aussi efficace qu'elle aurait pu l'être si elle avait pu agir, comme la Luftwaffe de manière coordonnée et concentrée. Néanmoins, le capitaine ACCART, as de cette guerre, et le général d'ASTIER de la VIGERIE défendirent dans deux ouvrages en 1942 pour le premier et en 1952 pour le second, la grande vaillance de l'Armée de l'Air dans le ciel de France.

Bilan de la campagne de France

Le bilan de l'Armée de l'Air française entre le 10 mai et le 25 juin 1940, pendant la bataille de France s'éleva à 733 avions allemands abattus en combats aériens et à 120 autres par l'artillerie anti-aérienne; 410 appareils ont été perdus lors des combats et 432 pour des causes diverses.

Tableau de Paul Lengellé :

Combat aérien
entre Heinkel 111 et Morane 406



Les aviateurs polonais en France d'octobre 1939 à juin 1940

A leur arrivée en France, des aviateurs furent conduits vers des casernes parisiennes. D'autres partirent vers la base aérienne de Salon-de-Provence où ils furent bien logés et nourris; ils y reçurent un acompte de 700 francs pour l'achat d'objets nécessaires et de vêtements; les leurs, récupérés souvent en Roumanie, étaient usés et souvent inadaptés à leur taille et les « faisaient ressembler à un ramassis de conscrits ou d'émigrants » (Tadeusz ROLSKI).

Quand une grande vague de froid s'abattit sur la France en décembre 1939, dans les baraques en bois qui les abritaient, il gela car le charbon manquait pour alimenter les poêles.

Les aviateurs furent ensuite regroupés à la base de l'Armée de l'Air de Bron près de Lyon où fut créé le 16 novembre 1939 le DIAP, Dépôt d'Instruction de l'Armée Polonaise, placé sous la direction franco-polonaise du commandant ROUGEVIN BAVILLE et du colonel PAWLIKOWSKI. Si les officiers furent logés dans de bons hôtels, les aviateurs non gradés furent hébergés dans les pavillons de foire inondés peu après par une crue du Rhône et glacés en cet hiver 1939 : « En janvier, la température est tombée à -18°. Je ne sais pas pourquoi nous avons quitté le fort de Bron pour ces pavillons vitrés où quatre poêles ne servaient qu'à nous empêcher de geler » (Edward JAWORSKI). La vie des Polonais n'y était pas facile: leur solde était irrégulièrement payée, leur nourriture insuffisante, les sanitaires manquants....



Hiver 1939-1940 : un pavillon de la foire de Lyon transformé en dortoir qui fut inondé par une crue du Rhône

Sur la photo de gauche, figure Kazimierz CHOMACKI né le 24 novembre 1918 en Pologne. Son parcours est raconté dans le site : <http://mchpro.republika.pl/308sqn/Early.htm>

La révolte couvait avant le 20 janvier 1940, date du passage du général SIKORSKI qui intervint auprès des autorités françaises.



Le général SIKORSKI passe en revue les troupes polonaises

« Apprentissage » et création d'escadrilles

A Salon-de-Provence, étaient encore basés quelques *Potez 63* ayant appartenu à un groupe de bombardement récemment transféré. « Pourquoi n'avons-nous pas eu de tels avions en septembre dans notre pays ? ! » ne purent s'empêcher de murmurer les Polonais....

En décembre, l'Armée de l'Air qui recensa les réfugiés estima qu'il y avait le personnel nécessaire pour créer deux escadrilles de chasse et 150 pilotes de chasse jugés capables d'être affectés en unité combattante.

La création de ces deux escadrilles de chasse fut envisagée en fin d'année 1939 mais ce ne fut que le 4 janvier 1940 qu'un accord de reconstitution d'une armée et d'une aviation polonaise fut signé. Il fut décidé que les aviateurs polonais porteraient leur uniforme polonais bleu-acier et sur leurs avions aux couleurs françaises, figurerait un damier rouge et blanc sur le flanc.

Fin décembre 1939, 19 pilotes de Lyon-Bron furent sélectionnés pour un stage de formation au Centre d'Instruction à la chasse de Montpellier-Fréjorgues. Ils devaient dépendre du 2^{ème} groupe de chasse en cours de création, sous les ordres du commandant Mieczysław MÜMLER. Des uniformes bleu-marine (et non bleu-acier par manque de tissu de cette couleur) leur furent fournis. Le stage envisagé pour trois mois fut réduit de moitié car les Polonais, qui avaient déjà participé à la campagne de Pologne, montrèrent leurs connaissances en matière de combats aériens : ils avaient la passion du vol et des capacités remarquables à maîtriser des avions qu'ils ne connaissaient pas. Après avoir appris à voler en duo, puis en solo sur *Morane Saulnier 230*, *Caudron 635 Simoun* et *Dewoitine 501*, après avoir été initiés à nos méthodes de vol et nos signaux de reconnaissance, les aviateurs, de retour à Lyon, attendaient avec impatience le moment d'affronter l'ennemi allemand.

Comment former les pilotes polonais sur des avions français alors que les appareils étaient inadaptés ou en nombre insuffisant ?

En février 1940, quelques *Morane 406* étaient disponibles. Considéré en début de guerre comme le meilleur chasseur du monde, le *Morane* se trouva vite dépassé : il avait des problèmes de radiateur, les commandes de tir des mitrailleuses gelaient au-dessus de 5000 mètres et la vitesse du monoplace français était insuffisante pour rattraper les bimoteurs allemands de bombardement ou de reconnaissance. Malgré tout, les pilotes, tant Français que Polonais, appréciaient cet appareil très maniable.



Morane 406 devant les hangars du DIAP à Lyon



Un aviateur monte à bord de son Morane 406



Morane 406 aux couleurs polonaises et françaises sur le champ d'aviation de Lyon-Bron

Et pourtant le nombre de réfugiés polonais augmentait et des aviateurs furent envoyés dans des centres d'instruction (Marrakech, Blida, Alger-Maison-Blanche en Afrique du Nord française et Etampes, Avord, Tours, Caen, Châteauroux, Rennes, Dinard, Cherbourg, Toulouse en France), chacun ayant sa spécificité (stages de pilote, de bombardier, de mitrailleur, d'observateur, d'opérateur radio, d'électricien, d'observateur, de mécanicien, ...).

Les divergences continuaient à subsister au sein du haut commandement, certains souhaitant des escadrilles polonaises rattachées à un groupe français, d'autres préférant des escadrilles polonaises indépendantes, ce que souhaitaient d'ailleurs les Polonais. En mai 1940, « la création d'unités polonaises s'enlisait dans les conférences, les paperasses et le manque d'avions », raconta le sous-lieutenant Waclaw KRÓL (1915-1991).

Attaque allemande en France

Le 10 mai 1940, les avions allemands bombardèrent en de nombreux points. A 4h12, une quinzaine de *Dornier* et de *Messerschmitt* surgirent et attaquèrent la base de Lyon-Bron, faisant des morts, détruisant les bâtiments et les avions laissés sans protection sur les pistes, au grand dam des Polonais qui avaient toujours trouvé anormal que les Français laissent ainsi des avions non camouflés. Dès lors, les affectations qui traînaient en longueur, furent décidées de façon foudroyante. « La bureaucratie militaire n'était plus gênée par le commandement bicéphale qui était, paraît-il, jusqu'alors la cause du non-aboutissement des démarches » (Tadeusz ROLSKI).

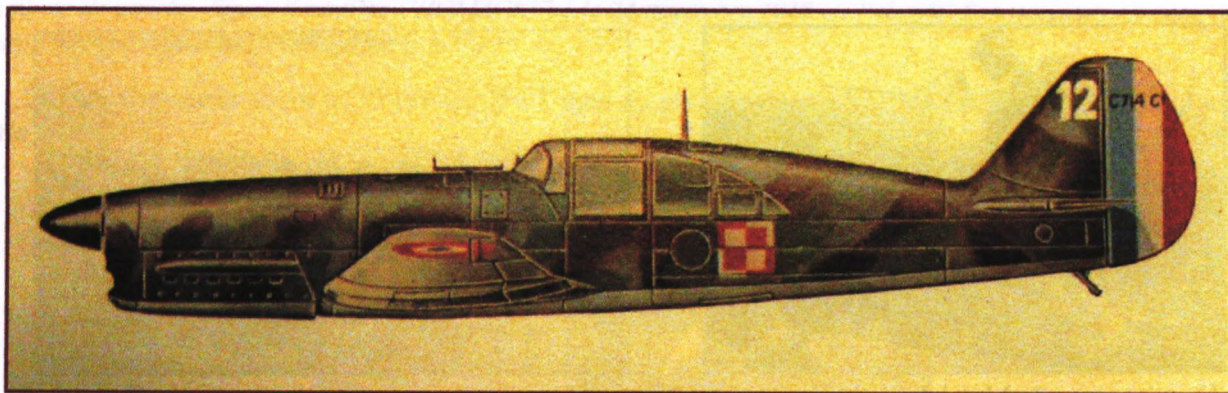
Le Groupe de Chasse 1/145 en France au printemps 1940

En cet hiver 39 - 40, l'inaction minait les aviateurs polonais impatients de reprendre la lutte. Quand, en février 1940, on demanda des volontaires pour combattre l'Union soviétique en Finlande (en guerre depuis le 30 novembre 1939), plusieurs pilotes se proposèrent et s'entraînèrent. Début mars, tout était prêt mais le 12 mars, la guerre soviéto-finlandaise était finie. Le groupe *finlandais* fut alors baptisé *Groupe de Chasse 1/145* (GC 1/145) ou *Groupe de Chasse Varsovie* commandé par le major Józef KEPIŃSKI avec le capitaine Piotr ŁAGUNA comme second. Les capitaines WCZELIK et FREY étaient chargés des deux escadrilles composant le groupe. Le commandant français Le MARNIER assistait les Polonais.

Ce groupe, comportant 31 pilotes et 125 mécanos, combattit en tant que seule unité polonaise après le 10 mai 1940. Des *Bloch 151* et *MB 152* devaient leur être attribués mais faute de disponibilité, ce furent des *Caudron CR 714 Cyclone* qui furent proposés. Bien que le commandement militaire s'opposât à leur participation aux combats, car leur structure en bois était trop fragile face aux obus, comme il n'y en avait pas d'autres, les Polonais passèrent outre et les autorités « oublièrent » l'interdiction.

Le 10 mai, quand l'Allemagne lança ses attaques, l'entraînement sur ces appareils qui avait été fixé au 18 mai, n'était donc pas encore commencé. Les pilotes polonais se rendirent vite compte des défauts de ces *Caudron*. Dès les premiers essais, l'un d'eux, le sous-lieutenant Witold DOBRZYŃSKI, se tua à son bord, l'avion ayant eu une baisse de régime au départ.

Plus tard, le commandant Czeław GLOWCZYŃSKI raconta : « A la réception des *CR 714 C*, personne ne reçut ni manuel d'entretien, ni schéma d'installation et mis à part cinq réservoirs de combustible en réserve, nous étions en manque de pièces détachées. C'est le génie de nos mécaniciens qui nous permit de nous servir de ces avions. Et en cas de panne grave, notre officier technique, le capitaine Adam IAVORSKI décidait quelle était la machine à cannibaliser.... Le *Cyclone* était à l'œil une très belle machine, avec une silhouette gracieuse. Pour bien voler dessus, il suffisait de garder à l'esprit la longue liste de ses défauts et de ses insuffisances... Malgré tout, c'était un appareil agréable à piloter, en dépit de sa sous-motorisation et de sa faible vitesse ascensionnelle : dans ce domaine, notre vieux « 11 » (*PZL P11c*) était nettement meilleur. »



Caudron CR 714 avec damier polonais sur le fuselage, cocarde française sur les ailes, couleurs françaises sur la dérive

Le stage de prise en main des *Caudron CR 714 C* se termina le 29 mai mais certaines techniques comme les manœuvres en patrouilles, les décollages en alerte, les tirs d'entraînement avaient peu été abordés. Qu'importe ! l'expérience acquise antérieurement par les pilotes polonais allait leur permettre de nouvelles prouesses même à bord d'avions inadaptés au combat.

Début juin, alors que quatre pilotes du groupe de chasse Varsovie étaient envoyés sur Angers pour assurer la protection du gouvernement polonais en exil et du quartier général du général SIKORSKI, les autres pilotes furent chargés de la défense de la vallée de la Seine entre Rouen et Paris et durent s'installer à Dreux. Ils y arrivèrent le 2 juin en fin d'après-midi et furent accueillis par un détachement d'Anglais sur un terrain dépourvu de transmission et de carburant.

Malgré tout, au cours de trois combats aériens dans cette région, ils abattirent plusieurs avions ennemis.

Le 8 juin, cinq *Caudron* attaquèrent une formation d'une vingtaine de *Messerschmitt 110* volant à près de 4000 mètres. Les autorités françaises déclarèrent que deux furent abattus par le capitaine WCZELIK et le lieutenant CZERWINSKI alors que l'institut SIKORSKI de Londres en ajouta trois autres descendus par les sous-lieutenants GODLEWSKI et ZUKOWSKI et le corporal-chef ZANEWSKI.

Le lendemain, dans l'après-midi, 17 *Caudron CR-714 Cyclone* dirigés par le commandant MARKIEWICZ et le major KEPINSKI attaquèrent au-dessus de Vernon dans l'Eure, un groupe de 25 bombardiers *Dornier 17* escortés de 20 *Bf 109*. Malgré des liaisons défectueuses, 3 *Me Bf 109* furent abattus par les sous-lieutenants GLOWCZYNSKI et CZERNIAK et le sergent PARAKINSKI. Un quatrième fut descendu par les sous-lieutenants GODLEWSKI et ZANIEWSKI. Un *Dornier 17* fut abattu par le capitaine WCZELIK, le lieutenant KOWALSKI et le sergent MARKIEWICZ. Malheureusement, trois pilotes polonais trouvèrent la mort durant ces combats : le lieutenant Jan OBUCHOWSKI, le sous-lieutenant Lech LACHOWICKI-CZECHOWICZ et le caporal-chef Edward UCHTO. Ils furent inhumés à Auberive dans la Marne (France) dans le cimetière militaire où reposaient déjà 129 soldats polonais tués en Champagne pendant la Première Guerre mondiale.

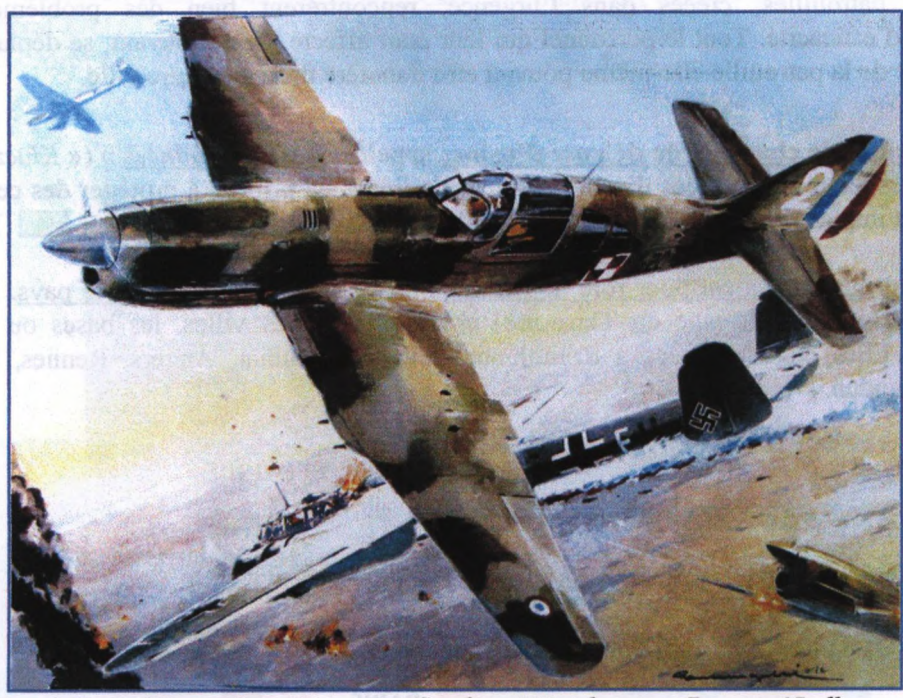


Tableau de Lengellé : combat aérien entre Caudron 714 polonais et Dornier 17 allemands

Le 10 juin, 17 *Caudron* décollèrent pour combattre une formation d'avions ennemis : 4 bombardiers furent détruits par les sous-lieutenants CZERNIAK, ZUKOWSKI, CZERWINSKI et LUKASZEWICZ et le capitaine ŁAGUNA, ce dernier attaquant seul 2 *Messerschmitt* et réussissant à en abattre un.

Après ces victoires obtenues grâce au courage et à toute l'énergie des pilotes combattant sur des avions bien moins performants que les *Me 110*, l'état major français décida, enfin, d'attribuer des *Bloch 152* au groupe de chasse polonais et d'interdire définitivement le vol sur *Caudron CR 714*.



Plaque dans l'enceinte de l'ancienne base aéronavale de Rochefort, maintenant école de Gendarmerie

Le 17 juin, alors que le GC 1/145 rejoignait d'autres groupes de chasse à la base aéronavale de Rochefort, le maréchal PETAIN réclamait l'armistice.

Le 18 juin, une patrouille polonaise y livra la dernière bataille : sur les *Bloch 152*, l'adjudant chef DELEGAY, le capitaine WCZELIK et le sergent-chef MARKIEWICZ abattirent un *Heinkel 111* au-dessus de la mer. Ce fut la dernière victoire polonaise dans le ciel français car le lendemain, le général SIKORSKI demandait aux aviateurs de partir vers la Grande-Bretagne pour y continuer le combat. Les Polonais échappèrent de peu aux bombardements intensifs dont Rochefort allait être le malheureux théâtre les jours suivants avant l'entrée des blindés allemands le 23 juin.

Bilan du groupe de chasse 1/145 : 7 victoires sûres et 2 probables (bien que d'autres sources en déclarent 12 sûres). 9 *Caudron* furent détruits au sol par bombardement et 11 furent rendus inutilisables par le groupe après avoir enlevé les instruments de bord et les armes. 4 avions furent abattus en combat. 5 pilotes furent tués et 4 blessés.

Les Polonais dans les patrouilles françaises de défense en mai-juin 1940

Pendant ce temps-là, d'autres structures se mettaient en place pour les aviateurs polonais.

Effectivement, en mai-juin 1940, l'état major français de l'Armée de l'Air mettait en place des patrouilles chargées de défendre les points stratégiques en France. Cette idée avait été émise dès septembre 1939 mais les autorités n'avaient pas donné suite ne les estimant pas nécessaires : selon eux, comment les Allemands auraient-ils pu survoler et détruire des bases françaises si éloignées de chez eux ?

Mais ces patrouilles, créées dans l'urgence, rencontrèrent bien des problèmes d'organisation, de fonctionnement et d'efficacité. Tout le personnel qui leur était affecté, était mouvant, se déplaçant d'une patrouille à l'autre. L'ensemble de la patrouille elle-même pouvait être transféré dans une autre ville.

Les **patrouilles de chasse et de défense d'usines** appelées « vols cheminées » (« Klucze Kominowe ») par les Polonais à cause des hautes cheminées d'usines, étaient destinées en priorité à protéger des centres industriels et des usines. Elles étaient implantées à Nantes, Châteauroux, Toulouse, Bourges, Guyancourt (■)

D'autres patrouilles avaient pour rôle de défendre des points sensibles dans le pays. Elles étaient nommées **patrouilles DAT** (Défense Aérienne du Territoire) et défendaient les villes, les bases ou des infrastructures de l'Armée de l'Air. Elles étaient situées à Romorantin, Clermont-Aulnat, Angers, Rennes, Cognac, La Rochelle, Chartres et à Châteaudun. (■)



(■) A Avord, à Montpellier, à Orléans et à Istres, il n'y avait pas de personnel polonais.

Peu d'informations sont connues sur la patrouille de Caen où étaient affectés quelques aviateurs polonais. Quant à la patrouille de Chartres, ce furent des pilotes tchèques au nombre d'une dizaine qui formèrent l'effectif. A Villacoublay, à cause d'un problème d'effectif, la patrouille ne parvint pas à se former.

Il est possible que d'autres patrouilles se soient formées de façon improvisée en fonction des besoins. Des patrouilles non officielles se créèrent aussi avec des pilotes polonais impatients, ayant envie de combattre autant les Allemands que l'inertie française comme à Bussac, à Alger-Maison-Blanche...

Les patrouilles de chasse et de défense d'usines

A Nantes, la patrouille protégeait la SNCAO - Société Nationale des Constructions Aéronautiques de l'Ouest - qui fabriquait les *Morane 406*, puis les *LeO 451*. Quand les pilotes polonais arrivèrent le 21 mai, ils n'étaient pas attendus et il n'y avait aucun avion de chasse à leur disposition. Ils durent se rendre à Tours afin de récupérer des *Morane 406* en fin de carrière et sans canon. Le personnel polonais destiné à la formation d'une seconde patrouille ne reçurent pas le matériel que la SNCAO aurait dû leur fournir. Ce fut un dépôt de la RAF qui était à proximité qui leur fournit tout ce qui leur manquait ainsi qu'un téléphone ! Cette patrouille put débiter ses missions le 3 juin mais le 17, lors de la visite du général ZAJAC, ils reçurent l'ordre d'évacuer vers Bordeaux

Elle effectua 37 sorties en 40 heures de vol sans avoir rencontré d'ennemis.

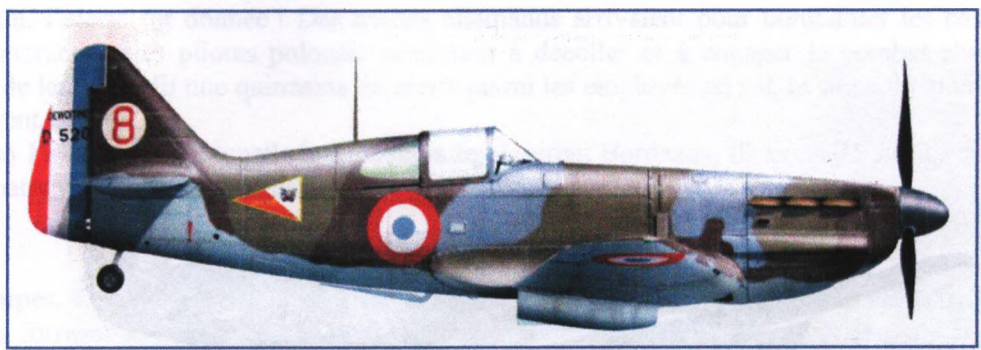


Morane 406 en 1940

Modèle camouflé par des taches linéaires de trois couleurs (camouflage guère utilisé)

A Toulouse, la patrouille assurait la protection de la SNCASE – Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-Est – qui fabriquait des *Dewoitine D 501* et *520* à Blagnac (quelques kilomètres au nord de Toulouse). Quatre aviateurs polonais reçurent trois *Bloch 152*. Le 15 mai, le commandant SALKIEWICZ trouva la mort au cours de l'atterrissage de son *Dewoitine 520 n° 99*.

La patrouille effectua 35 sorties pour 40 heures de vol sans contact avec l'ennemi.



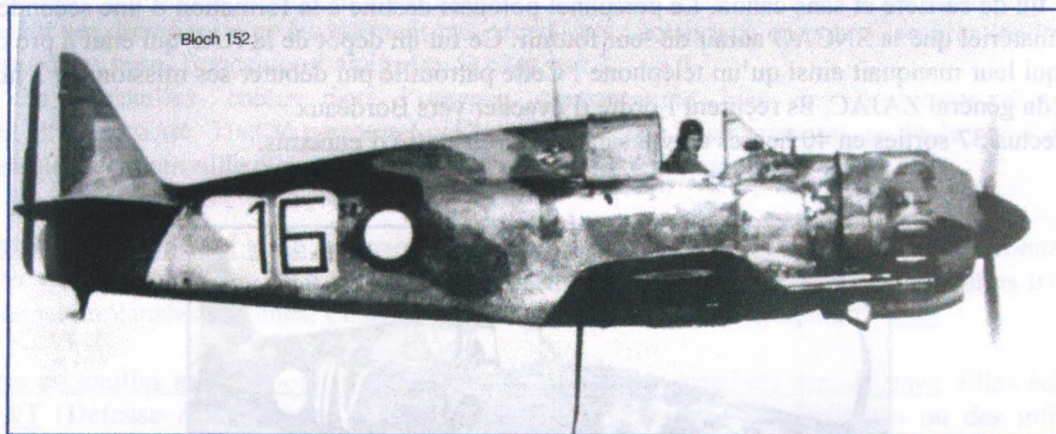
Dewoitine D 520

A Châteauroux, la patrouille assurait la protection de l'usine de Marcel BLOCH de Déols (Indre) produisant des *Bloch MB 152*. La patrouille polonaise y arriva en appui d'une patrouille française qui avait à sa disposition 3 *MB 152*. Les 9 pilotes étaient commandés par le lieutenant Zdzislaw HENNEBERG. Ils s'entraînaient sur 2 *Romano 82*, 2 *Loire 46* et 1 *Caudron Simoun* ainsi que 3 *MB 151* et un *152*.

Le 21 et le 24 mai, l'usine fut bombardée sans que les patrouilles n'aient eu le temps de décoller faute d'alerte donnée à temps. Le 24, les avions français étaient en cours de ravitaillement mais les dégâts furent peu importants : une vraie chance !

Un nouveau combat aérien eut lieu le 5 juin auquel participèrent également des pilotes polonais des patrouilles voisines (Romorantin, Bourges, Etampes) durant lequel 3 *Heinkel* furent abattus.

Le 17 juin, informé de la présence des troupes allemandes non loin de la base, HENNEBERG décida d'évacuer tous ses pilotes vers Bordeaux. Certains réquisitionnèrent des camions. 4 pilotes s'envolèrent sur leurs avions, 1 *Bloch 152*, 2 *Bloch 151* et 1 *Simoun*. Après un arrêt à Bordeaux et à Nantes, ils firent le plein de carburant et rejoignirent l'aéroport de Tangmere en Angleterre le 18 juin.



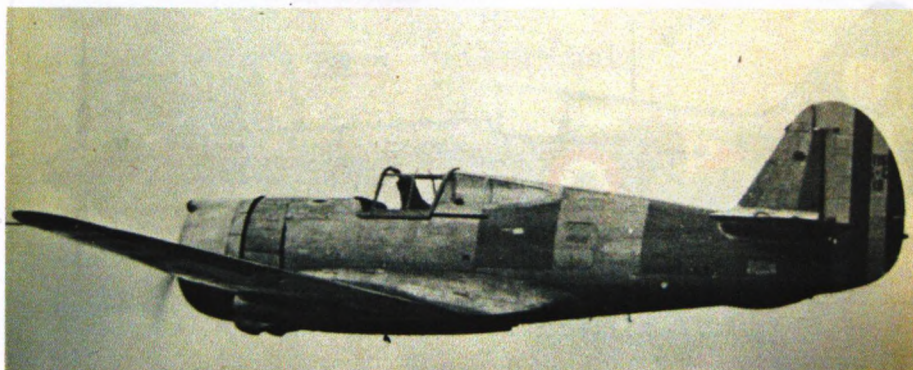
A Bourges, la patrouille assurait la protection de la SNCAC – Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Centre – qui réparait et assemblait des *Curtiss H-75*. Le capitaine Bronislaw KOSINSKI commandait la patrouille et poussait l'entraînement de ses sept pilotes sur seulement trois avions *Curtiss* qu'ils ne connaissaient pas.

Le 24 mai 1940, une quinzaine de bombardiers furent interceptés. Après une victoire sûre sur un bombardier *He 111* attribuée au sergent Jan KREMSKI (et 2 autres avions allemands endommagés), le directeur de la SNCAC reconnut l'utilité de la patrouille et la dota de 7 *Curtiss*. Une nouvelle alerte le 5 juin fit décoller les pilotes de Bourges. Les archives polonaises mentionnèrent 3 *He 111* abattus et 2 endommagés alors que les archives françaises n'en reconnurent qu'un seul.

Les pilotes polonais basés à Bourges regrettèrent les fréquents problèmes de communications, entraînant des alertes données bien trop tard et empêchant toute interception.

Après l'ordre d'évacuation reçu le 17 juin, les pilotes rejoignirent Alger avec leurs *Curtiss* qui leur furent confisqués à l'arrivée mais certains aviateurs réussirent à partir vers l'Angleterre.

La patrouille de Bourges effectua une trentaine de missions, 120 sorties et 130 heures de vol.



Curtiss H-75-A 1

A Guyancourt, une patrouille d'usines pour la défense de l'aérodrome de la Société Caudron s'était formée mais elle n'exista pas longtemps et aurait été tenue par des pilotes civils et des mécaniciens de la Société Caudron.

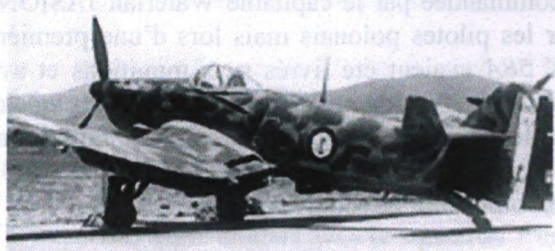

Toutes ces patrouilles mises en place les premières avaient le privilège de disposer d'avions et de pièces de rechange tout était fabriqué sur place. Ce n'était pas le cas pour les autres patrouilles de défense aérienne du territoire.

Les patrouilles de défense aérienne du territoire

En général, les patrouilles DAT (Défense Aérienne du Territoire) disposaient de peu de matériel et leurs moyens d'actions s'en ressentaient. Si la barrière de la langue causa des problèmes à l'arrivée des Polonais, les uns et les autres unirent leurs efforts de façon à les surmonter.

A Romorantin, la patrouille protégeait l'EAA (Entrepôts de l'Armée de l'Air). Plusieurs aviateurs polonais étaient arrivés à la mi-mai. Ils disposaient de 6 *Morane 406* pas en très bon état (l'un d'eux perdit même une roue lors d'un atterrissage).

Le manque de connaissance des avions français fit que le 4 juin, le sous-lieutenant DASZEWSKI confondit le *Loire-Nieuport 411* du pilote français ROCHON avec un *Junkers 87* allemand : le pilote blessé aux jambes réussit à sauter en parachute.

Modèle	Loire-Nieuport LN.401/411	Junkers Ju 87B-1 Stuka
Pays	France	III ^{ème} Reich (Allemand)
Mission	Bombardement en piqué	Bombardier en piqué
Service	1939	1937
Envergure	14.00 m	13.79 m
Longueur	9.75 m	11.10 m
Hauteur	3.50 m	4.01 m
Motorisation	1 moteur Hispano-Suiza 12Xcrs	1 moteur Junkers Jumo 211
Puissance	1 x 690 ch	1 x 1200 ch
Armement	1 canon de 20mm	3 mitrailleuses de 7,9 mm
Poids max	2820 kg	4330 kg
Vitesse max	380 km/h	383 km/h à 4100 m
Plafond prat.	9500 m	8000 m
Distance max	1200 km	788 km
Equipage	1	2
		

Le 5 juin, l'alerte fut donnée ! Des avions allemands arrivaient pour bombarder les bases de Châteauroux, Bourges et Romorantin. Les pilotes polonais réussirent à décoller et à engager le combat abattant 4 *Heinkel*. Le bombardement de leur base fit une quinzaine de morts parmi les employés au sol, le stock de munitions fut détruit et 4 *Morane 406* furent touchés.

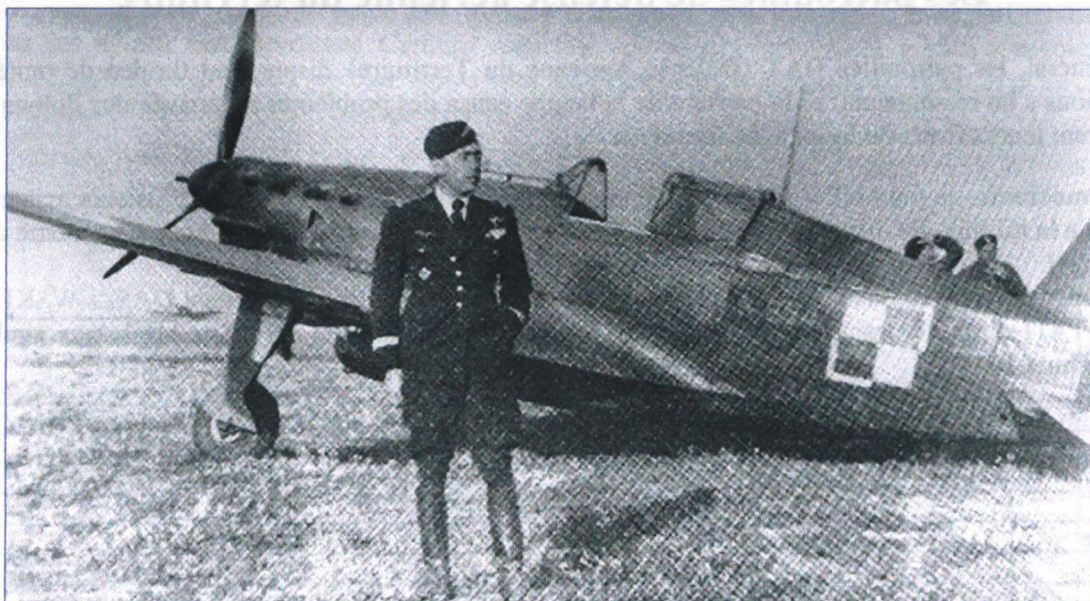
Jusqu'au 17 juin, date à laquelle les aviateurs rejoignirent Bordeaux, ils firent 75 sorties en 80 heures de vol et remportèrent quatre victoires homologuées.

A Etampes, à la mi-mai, étaient présentes trois patrouilles françaises et une polonaise renforcée par trois pilotes tchèques formant le groupe de chasse I/55. Elles étaient chargées de protéger le gouvernement français. Les relations entre les uns et les autres y étaient tendues, les Polonais se plaignant, selon eux, du manque de combativité des Français au cours des combats aériens.

Ce fut sur avions *Bloch 152* que se familiarisèrent les aviateurs polonais avant d'être envoyés à Villacoublay assurer la défense aérienne de Paris et de voler sur *Curtiss H-75*, puis de rentrer sur Etampes et de piloter des *Morane 406*.

Les éléments polonais de cette patrouille continuèrent à être envoyés sur d'autres bases en fonction des besoins (Orléans, Clermont-Ferrand ou Limoges) avant d'être contraints de rejoindre l'Angleterre, via Bordeaux et Alger. Certains tentèrent de rallier la Grande-Bretagne en utilisant des *Morane* restés sur un terrain mais, à peine s'en étaient-ils approchés que des aviateurs français les réquisitionnèrent. Ce fut donc en cargo qu'ils rejoignirent leur nouvelle destination.

La patrouille d'Etampes eut à son actif 120 sorties en 130 heures de vol et revendiqua une victoire non officiellement homologuée.



Morane aux couleurs polonaises

A Angers, six pilotes polonais devaient être envoyés le 25 mai pour former une patrouille protégeant le siège du gouvernement polonais. Le 31, ils durent se déplacer à Tours pour suivre une instruction sur *Bloch 152* et ils devaient en ramener ensuite trois sur Angers. Le 15 juin, les autorités polonaises quittèrent Angers et le 17, la ville était bombardée. Les aviateurs reçurent l'ordre de rallier Bordeaux.

A Salon-de-Provence, la patrouille était commandée par le capitaine Walerian JASIONOWSKI. C'était sur des avions *Koolhoven FK 58A* que devaient voler les pilotes polonais mais lors d'une première mission, quelques pilotes sur *Morane* vinrent les aider car leurs *FK 58A* avaient été livrés sans munitions et avec des mitrailleuses inadaptées. Le temps de se procurer des mitrailleuses qui auraient pu fonctionner après quelques aménagements, l'ordre était donné le 5 juin de rejoindre Toulouse et les armuriers français refusèrent de faire les modifications. Le 19, la patrouille polonaise se replia sur Rodez, puis sur Bayonne avant de gagner la Grande-Bretagne.

Entre le 30 mai et le 5 juin, la « patrouille *Koolhoven* » effectua 27 sorties.



Koolhoven FK 58.

A Clermont-Aulnat, la patrouille était chargée de protéger l'ARRA (Atelier de Réparation de l'Armée de l'Air). Les pilotes polonais disposaient également de quelques *Koolhoven FK58*... non armés... D'autres appareils étaient encore au stade de la construction ou en réparation à Nevers. Lors d'un transfert d'avions, le sous-lieutenant Wiesław CZAPLINSKI disparut sans laisser de trace, probablement touché par un avion ennemi : avait-il eu le moyen de se défendre ?

Quand, en complément, deux autres *Koolhoven* non armés furent réceptionnés, le capitaine JASIONOWSKI envoya deux de ses pilotes à Bourges et à Nevers pour chercher des mitrailleuses et récupérer des pièces de rechange leur faisant cruellement défaut. Le premier revint avec 24 mitrailleuses pour *Curtiss* mais modifiées, elles purent être adaptées sur les six *Koolhoven*.

A **Cognac**, une patrouille fut chargée de la protection de l'entrepôt 302 de l'Armée de l'Air mais l'arrivée des pilotes et mécaniciens polonais, le 31 mai, n'ayant pas été prévue, le commandant de la base n'avait rien pour eux et ce furent à des creusements de tranchées qu'ils passèrent leur temps. Une semaine plus tard, ordre leur fut donné d'aller sur Bordeaux pour suivre un stage de perfectionnement alors que certains avaient déjà à leur actif plus de 1000 heures de vol. A Bordeaux, même problème : que faire de ces hommes ? Les renvoyer à Cognac pour former une escadrille sur *Dewoitine 501*. Mais à Cognac, le temps a passé sans voir arriver les avions. Et les aviateurs ont aidé aux travaux des champs. A la mi-juin, cinq *Bloch 152* arrivèrent enfin mais deux étaient inutilisables. De plus, interdiction fut donnée de voler au-dessus de 6000 mètres : les avions de reconnaissance allemands volant à très haute altitude purent continuer à voler tranquillement dans le secteur.

Le 19 juin, pilotes et mécaniciens polonais rallièrent St-Jean-de-Luz en camions et embarquèrent deux jours plus tard vers l'Angleterre.

La patrouille de Cognac fit 25 sorties en 30 heures de vol sans combattre l'ennemi.

A **La Rochelle**, six aviateurs polonais arrivèrent le 7 juin afin de protéger les écoles de l'Armée présentes en ville et dans les environs. Les avions *Bloch 151* qui leur furent fournis étaient en très mauvais état : des fuites de carburant mirent le feu au moteur de l'un d'eux au premier essai. De plus, les mitrailleuses n'étaient pas installées. Quant aux munitions, aux chargeurs, aux pièces de rechange et d'outillage, elles manquaient...

Le 19 juin, le capitaine polonais chargé de la patrouille, resté sans contact avec le commandement français, décida de partir avec ses pilotes et ses mécaniciens, à Rochefort, puis vers l'Angleterre.

Une vingtaine de sorties furent effectuées en 22 heures de vol mais les aviateurs ne purent intercepter les avions ennemis, faute d'armement.

A **Rennes**, deux *Dewoitine 501* en mauvais état furent fournis pour quatre pilotes polonais dirigés par Antoni KOLUBINSKI. Le 30 mai, le sergent KEDZIORA décéda accidentellement, écrasé par un bombardier français roulant sur le terrain. Le 13 juin, deux aviateurs furent affectés à Clermont-Aulnat. Les deux pilotes restants se relayant du matin au soir, ne prirent part qu'à trois alertes, sans résultat.

A **Châteaudun**, la patrouille formée le 12 mai fut d'abord française avec des pilotes de l'EAA 301 (Entrepôts de l'Armée de l'Air). Le 15 mai, deux aviateurs polonais, les sergents Stefan TOMICKI et Henryck KOWALSKI, ne parlant pas le français, vinrent compléter l'effectif. Force fut d'arriver à se comprendre et avec l'adjudant chef HERVÉ, les trois hommes assurèrent en grande partie la défense de la ville et de ses environs du matin au soir. Ils disposaient de *Bloch* neufs, fonctionnant parfaitement et étant même pourvus d'un poste de radio. Ce n'était guère fréquent. L'arrivée d'avions *Hurricane* anglais avec le squadron 1 de la Royal Air Force permit aux Polonais d'assurer avec eux quelques missions. Le 4 juin, une méprise eut lieu : la patrouille avait attaqué un *LeO 451* qui n'avait pas informé la base de son survol.

Le 13 juin, les Polonais quittèrent Châteaudun pour Cognac où se repliaient tous les pilotes de l'EAA.



Hurricane du Sqdn anglais n° 1 en cours de ravitaillement à Châteaudun

Commentaires des aviateurs ayant participé à des patrouilles en France

Sur le matériel :

Parfois les pilotes polonais étaient envoyés sur un terrain où il n'y avait pas d'avion disponible pour eux comme à Cognac, à Châteauroux et à Tours. Le matériel était souvent insuffisant pour l'effectif !

Parfois, les avions qui leur étaient destinés étaient peu ou pas utilisables :

A part quelques Morane 406 et des Dewoitine 520, les appareils étaient déclassés : Bloch 151, Curtiss H-75, voire complètement obsolètes tels les Koolhoven FK 58 (avions de chasse hollandais datant des années 1930) à Clermont-Ferrand et à Salon-Istres.

A Nantes, les avions étaient non armés

A Romorantin, les munitions manquaient. Les aviateurs volaient sans masques inhalateurs et sans bouteille d'oxygène.

A Salon-de-Provence, ils étaient non armés et non pourvus de masque à oxygène.

De ce fait, les mécaniciens adaptaient ou bricolaient des mitrailleuses non conçues pour le type d'avion qu'ils avaient.

A La Rochelle, les avions étaient en piteux état, sans munitions, sans chargeurs, sans pièces de rechange (au 1^{er} juin 1940).

A Châteauroux, des MB 151 et 152 furent livrés le 20 mai 1940 mais ne reçurent leur armement que le 26 : entre-temps la base fut bombardée 3 fois.

A Etampes, les Polonais déploraient le manque d'entretien du matériel qui leur était fourni (mitrailleuses ne fonctionnant pas, moteurs en mauvais état).

Sur les systèmes de communication

Les réseaux de surveillance et d'alerte étaient défectueux voire inefficaces : l'alerte était donnée quand les avions étaient déjà visibles de la base ou une patrouille était chargée de décoller sans se préoccuper si l'appareil détecté était allemand ou français.

Il n'y avait même pas de téléphone dans les premiers temps à Toulouse.

Les transmissions entre le poste de commandement et les bases passaient par le réseau téléphonique civil aérien, fréquemment inopérant.

Sur les relations et la coopération entre Polonais et Français

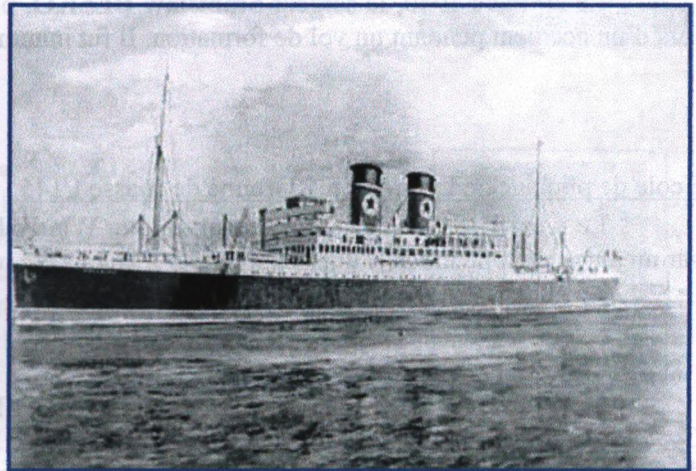
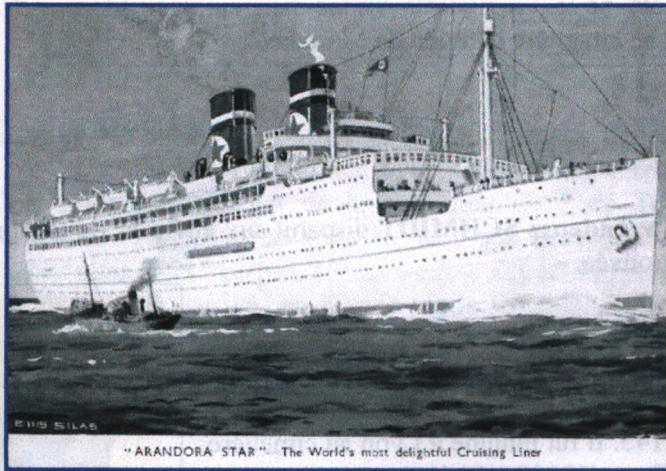
Si elles étaient bonnes à Romorantin et à Châteauroux, elles étaient exécrables à Etampes.

Quand la base de Châteauroux fut évacuée sur Tarbes le 17 juin, les Polonais furent laissés seuls, sans ordres, sans argent, sans provisions, sans véhicules. Le lieutenant Zdzislaw HENNEBERG réquisitionna un camion pour emmener son escadrille vers Bordeaux afin de rejoindre l'Angleterre.

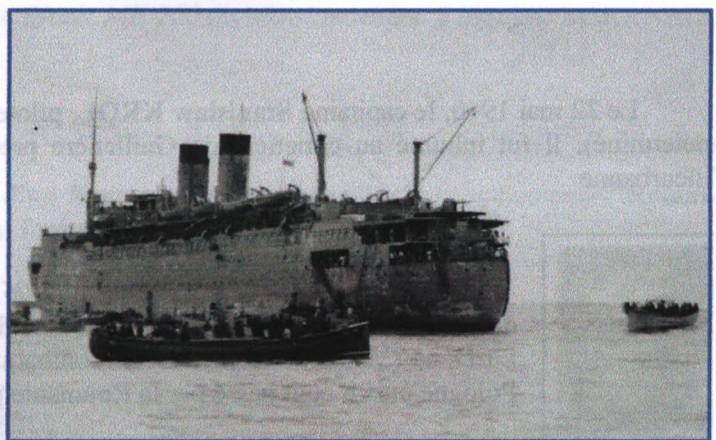
Le départ des aviateurs polonais en juin 1940

L'armistice est demandé le 17 juin 1940 par le maréchal PETAIN et il est signé entre la France et l'Allemagne le 22 juin 1940, déclenchant l'ordre donné aux pilotes polonais de gagner la Grande-Bretagne pour continuer le combat contre les Allemands.

Dans la nuit du 19 au 20 juin, suivant les ordres du général SIKORSKI, tous les pilotes polonais de Rochefort embarquèrent à la Rochelle sur un navire britannique, l'*Arandora Star*, échappant aux bombardements dont la ville fut victime avant d'être occupée par les Allemands le 23 juin.



L'Arandora Star au temps où il était navire de croisière



L'Arandora Star évacuant des équipages polonais de France fin juin 1940

Ancien navire de croisière, l'*Arandora Star*, réquisitionné au début de la guerre, revint de New-york et fut armé et peint en gris en Angleterre de façon à ressembler à un cuirassier. A St-Jean-de-Luz le 24 juin, il récupéra un grand nombre de réfugiés, principalement polonais, qu'il transféra à Liverpool. Winston Churchill, premier ministre, devant la menace que pouvait représenter des ressortissants allemands et italiens demeurant en Angleterre, décida de les transférer à bord de ce navire vers le Canada. Avec des gardes militaires et les membres d'équipage, ce furent 1673 personnes qui embarquèrent. L'*Arandora Star* appareilla le 2 juillet à 4 heures. Deux heures plus tard, touché par une torpille lancée par le sous-marin allemand U 47, il coula : 805 personnes perdirent la vie..

Bilan

Après avoir participé à la bataille de France, avec des moyens réduits mais avec une ardeur sans faille, les aviateurs se retrouvaient sur la route pour la seconde fois, essayant de rallier par tous les moyens possibles le sol britannique.

On estime qu'une centaine de pilotes polonais ont participé à la bataille de France remportant une cinquantaine de victoires dont 36 homologuées. Au moins 43 aviateurs polonais y sont décédés.

Les aviateurs polonais tués en France début 1940

Tués au cours de leur entraînement

Ecole de pilotage de Marrakech au Maroc (sous dépendance de la France à cette époque)

Le 29 mars 1940, le sergent **Stanislaw BEŚKO**, pilote, né le 3 avril 1905 fut tué dans un avion *Morane 315* lors d'un accident pendant un vol de formation. Il fut inhumé au cimetière chrétien de Marrakech.

Ecole de pilotage de Lyon-Bron – Groupe de chasse I/145

Le 4 avril 1940, le sous-lieutenant, pilote, **Władysław Tadeusz SCHMIDT** disparut aux environs de Belfort sur un avion de type indéterminé. La tombe n'a jamais été retrouvée.

Le 19 mai 1940, le lieutenant **Witold DOBRZYŃSKI** fut tué sur un *Caudron CR 714 Cyclone* au cours de sa formation dans le groupe de chasse I/145. Il fut inhumé à Lyon au cimetière de Guilletière puis transféré à Villeurbanne, cimetière de La Doua (69100 – Rhône).



Le 22 mai 1940, le capitaine **Stanislaw KRÓL**, pilote, fut tué au cours d'un vol d'entraînement (type d'avion indéterminé). Il fut inhumé au cimetière de Guilletière près de Lyon puis transféré au cimetière de La Doua à Villeurbanne.



Le 5 juin 1940, le *Morane Ms 406* du sous-lieutenant **Stanislaw KOGUT** s'écrasa en vol d'entraînement. Il fut inhumé au cimetière de Guilletière près de Lyon puis transféré au cimetière de La Doua (Villeurbanne). Il avait combattu dans l'escadre de chasse 123 lors de la campagne de Pologne puis il était passé par la Roumanie pour rejoindre la France.

Ecole de pilotage de St-Jean d'Angely

Le 18 mars 1940, disparut le major **Franciszek KASZNY**, pilote, né le 8 novembre 1897 à Poznan. Il était arrivé en France via la Roumanie. Tué à bord d'un avion de bombardement *LeO 20*, il fut inhumé au cimetière de St-Jean d'Angely, 65 rue Lachevalle (17400 - Charente-Maritime).

Ecole de navigateurs de Versailles (78000 – Yvelines)

Le 12 avril 1940, le sous-lieutenant **Tadeusz ŻMIJEWSKI**, pilote, né le 26 octobre 1917, fut tué à bord d'un *Potez 25* en compagnie d'un observateur français. Il fut inhumé à Rambouillet (78120) en région Île de France (division 8, rang 2, tombe 2). Il était arrivé en France via la Roumanie.





Le 28 mai 1940, le caporal **Leon NOWAK** tomba en perte de vitesse suite à une vrille en voulant se dégager d'une patrouille pendant un vol d'entraînement. Son avion, le *Bloch 151 n° 298/Y-85* s'écrasa sur le terrain d'aviation de Deauville en Normandie. Il fut inhumé dans le cimetière communal (division 23, rang 2, tombe 4) de Trouville (76210 – Seine Maritime).



Il avait combattu dans l'escadre de chasse 123 lors de la campagne de Pologne puis il était passé par la Roumanie pour rejoindre la France.

Ecole de Toulouse

Dans la soirée du 30 mai 1940, le lieutenant **Czelaw SALKIEWICZ** se tua au cours d'un vol d'entraînement de la patrouille DAT de Toulouse : lors de la dislocation de la patrouille, il effectua un tonneau lent qui provoqua une vrille sur le dos ; il parvint à se rétablir mais étant trop bas, son *Dewoitine 520 n° 99* percuta le sol et s'enflamma.

Il était arrivé en France via la Roumanie. Il fut inhumé au sud de Toulouse, en Haute-Garonne, dans le cimetière de Portet-sur-Garonne (31120 - Haute-Garonne), avenue de la Gare.



Ecole de Blida (Algérie)

Le 9 juin 1940, au cours d'un vol d'entraînement, le *Bloch MB 200* du sous-lieutenant **Zbigniew MIERNICKI** s'écrasa.



Le 21 juin 1940, à bord d'un *Nieuport Delage NiD 622*, le sous-lieutenant **Ryszard MICH** fut tué au cours d'un vol en formation.

Patrouille DAT de Clermont -Aulnat : « escadre Koolhoven »

Le 16 juin, le sous-lieutenant **Wieslaw CZAPLIŃSKI** partit avec deux autres pilotes vers Nevers pour recevoir des avions *Koolhoven*, ni armés, ni réglés. Lors de leur retour à Clermont, **CZAPLIŃSKI** décolla le dernier et il décéda dans des circonstances indéterminées.

Fut-il victime d'un accident ou de chasseurs allemands ?

Il fut inhumé au cimetière communal, 100 rue de Paris, à Moulins (03000 – Allier).



Tués au cours d'un combat aérien



Le 16 mai 1940 : le sergent **Leopold FLANEK** (né à Wieliczka aux environs de Cracovie) décéda lors d'un combat aérien au dessus de Neuville-aux-Tourneurs (Ardennes : ce village a été réuni en 1973 avec celui de Beaulieu pour devenir « Neuville-lez-Beaulieu »). Il appartenait au groupe de chasse III/2 et volait avec le *Morane MS 406 n° 994/L-584*. Il fut inhumé au cimetière tchèque de Neuville-st-Vaast près d'Arras (62580 - Pas-de-Calais), route nationale 55.

En 1935 il avait appartenu à l'escadre de chasse 123 en Pologne. Passant par la Roumanie avant d'arriver en France, à Montpellier, puis au centre d'apprentissage de Lyon, il appartenait alors au groupe de chasse III/2.



Le 25 mai 1940, le lieutenant **Kazimierz Augustyn Józef BURSZTYN** du groupe de chasse III est abattu à bord du *Morane MS 406 n° 1047/L-637 « 5 »*

Il faisait partie, avec les sous-lieutenants **Władysław CHCIUK** et **Władysław GNYŚ**, du groupe de chasse français III/1 basé à Toul – Croix-de-Metz en Meurthe-et-Moselle. Volant sur *Morane 406*, ils étaient principalement chargés d'escorter des *Potez 63* français effectuant des vols de reconnaissance sur la Belgique et le Luxembourg. Le 12 mai, lors d'un combat aérien, le moteur du *Morane* de BURSZTYN prit feu et le pilote dut se poser en catastrophe. Il fut hospitalisé à Gand en Belgique. A peine sorti, il repartit le 25 mai en mission d'escorte avec ses deux sous-lieutenants dans le secteur de Cambrai. Vers 15 heures, pris à parti par 6 *Bf 110*, il parvint à en abattre un. Malheureusement, son appareil fut aussi touché et en feu, il piqua en vrille, s'écrasant à Moyenneville (Pas-de-Calais). Le corps carbonisé du pilote fut extrait des décombres. Il fut inhumé dans le cimetière de Neuville-St-Vaast près d'Arras (Pas-de-Calais), route nationale 937.



De gauche à droite :

Les sous-lieutenants **KRÓL** et **KAWNIK**, le lieutenant **BURSZTYN**
les sous-lieutenants **GNYŚ** et **CHCIUK**
en présence du général **SIKORSKI**



le *Morane 406* du lieutenant **BURSZTYN**



Le 1^{er} juin 1940, sur un *Morane MS 406*, le sous-lieutenant **Rajmund KALPAS**, né le 19 juin 1916, fut tué lors d'un combat aérien avec une formation de *He 111* allemands près de Clonas-sur-Varèze, à une vingtaine de kilomètres de Vienne (Isère- France). Il fut inhumé à Lyon au cimetière de Guilletière puis transféré à Villeurbanne, cimetière de La Doua. Il était arrivé en France via la Roumanie après avoir combattu dans l'escadre de chasse 113 pendant la campagne de Pologne.

Le 7 juin 1940, le major **Eugeniusz Sylwester WYRWICKI**, du groupe de chasse II/10, le sous-lieutenant **Hieronim Franciszek DUDWAŁ** et le sous-lieutenant **Jerzy PONIATOWSKI**, sur trois *Bloch MB 152*, furent attaqués près d'Amiens (Somme) par des chasseurs allemands *Bf 109*. Ils appartenaient au groupe de chasse II/10. Le major décéda des suites de ses blessures à la tête à l'hôpital de Rouen. Le sous-lieutenant DUDWAŁ fut retrouvé dans les débris de son avion. Ils furent tous trois inhumés dans le cimetière « le Bois du puits » départementale 931, à Auberive (51600 – Marne),



Avion Bloch 152 688 « 10 »



Stèle en hommage aux militaires polonais à Auberive



UCHTO devant le Morane 406 de GLOWCZYNSKI



Le 9 juin 1940, les trois *Caudron CR 714 Cyclone* furent abattus en combat aérien dans l'Eure.

Ils étaient pilotés par

le sous-lieutenant **Lech Mariusz LACHOWICKI-CZECHOWICZ** (tombé à Normanville – Eure - France)

le lieutenant **Jan OBUCHOWSKI** (tombé à Normanville – Eure – France)

le caporal **Edward UCHTO** (tombé à Villiers-en-Desoivre – Eure - France)

Les aviateurs appartenaient au groupe de chasse polonais I/145.

Ils furent inhumés à Auberive dans la Marne.

Tués dans des bombardements au sol

10 mai 1940 : lors du bombardement du terrain d'aviation de Lyon-Bron, huit aviateurs furent tués.

Caporal **Aleksander DOBOSZ** - Sergent chef **Karol DWORNIK** - **Tadeusz KONIECZKO** - **Józef LIPTAK** - **Mieczysław LEŚNIEWSKI** - **Andrzej RACHWALIK** - Aviateur **Aleksander ROSOLEK** - **Józef URBANIAK** - Ils furent inhumés à Lyon-la Guilletière avant d'être transférés à Villeurbanne, cimetière de la Doua.

13 mai 1940 : le sous-lieutenant **Walentyn BUBOWICZ** fut tué lors du bombardement de la base de Clermont-Ferrand. Il fut inhumé à Clermont-Ferrand puis transféré au cimetière de la Doua, à Villeurbanne.

2 juin 1940 : lors du bombardement de la base aérienne de Lyon-Bron, **Bolesław HURKO** - **Hugon SŁOTA** - **Bolesław OLSZEWSKI** furent tués.

Ils furent inhumés à Lyon-la-Guilletière avant d'être transférés à Villeurbanne, cimetière de la Doua .

Tués accidentellement

Le 19 février 1940, le sergent **Mieczysław ROJEK** décéda des suites de blessures dues à un accident de moto à Lyon; le sergent chef **Stefan SYBILSKI** qui l'accompagnait, décéda le lendemain.

Le 20 avril 1940, le sous-lieutenant **Witold Kamil DESAGA** décéda suite à un accident de moto à Lyon. Ils furent tous les trois inhumés au cimetière de la Doua, à Villeurbanne.

Le 30 mai 1940, le caporal **Józef KEDZIORA** se tua accidentellement au sol lors de l'atterrissage d'un avion. Il fut inhumé au cimetière polonais de Grainville-Lagannerie, place Karol Wojtyła (Jean-Paul II) à Urville (14190) en Normandie

Tués dans des circonstances indéterminées

Le 4 janvier 1940, le capitaine **Roman WAWRYK** décéda probablement à l'hôpital de Lyon.

Le 17 mars 1940, le capitaine **Kazimierz ROGALSKI** décéda à l'hôpital Desgenettes, à Lyon.

Le 24 mars 1940, le sergent-chef **Bogusław DRAPSIK** décéda dans des circonstances inconnues.

Le 9 avril 1940, le lieutenant **Tadeusz GRONEK** décéda à la base de Lyon.

Ils furent tous les quatre inhumés au cimetière de la Doua, à Villeurbanne. DRAPSIK avait été initialement inhumé à Clermont-Ferrand.

Monuments commémoratifs en hommage aux aviateurs polonais en France



A Dunkerque, tous les combattants polonais sont mis à l'honneur



Au cimetière militaire polonais de Grainville-Lagannerie à Urville, le monument devant lequel sont déposées plusieurs plaques en hommage aux aviateurs polonais



Monument « La Bataille »
érigé en juin 2000 à Rochefort



Monument devant l'École de Formation de la base aérienne
des Sous-Officiers de l'Armée de l'Air

Monuments à Rochefort



Plaque commémorative à Lyon-Bron