

# *Le pays de Pévèle*



*302 Squadron (RAF)*

*Le champ d'aviation de Lesquin  
de 1935 à 1945*



## Première partie

Le moulin de Fretin

## Deuxième partie

Le champ d'aviation de Lesquin de 1935 à 1945.

## Troisième partie

Missions d'un des pilotes de chasse du 302 squadron le 08/09/1943 (Jan Krajewski) au-dessus de Lesquin.

<http://www.mysliwcy.pl/nadlille.htm>

<http://www.mysliwcy.pl/nowiczusz.htm>

## Quatrième partie

Historique du 302 squadron (WX) de chasse (city of Poznań) qui fut la première escadrille de chasse de la Royal air force à se poser sur l'aérodrome de Lesquin le 16/09/1944.

<http://www.geocities.com/skrzydla/>

## Cinquième partie

Infrastructures encore existantes

<http://www.anciens-aerodromes.com/terrains%20aviations/Lille%20Lesquin.htm>

# Sixième partie

Photos (Aérodrome de Lesquin , avions , pilotes)

*Frédéric Krajewski*



## Le moulin de FRETIN

### *Il s'appelait Paul Lemaire.*

Je me souviens très bien de lui, car il fait partie de mes souvenirs d'enfance, un de mes plus merveilleux souvenirs. Ceci se passait dans les années 1935 à 1940, quand j'étais adolescent.

Il y avait un moulin à vent, à cette période là juste à la sortie du village de Fretin, à droite de la route qui menait à Ennetières lez Avelin. Ce moulin dominait la riche plaine du Pévèle et Paul Lemaire en était le meunier. Je n'ai jamais su son âge exact. Sans doute dans les quarante ans. Il faisait parti de cette glorieuse phalange des anciens de 1914-1918, dont il était un rescapé. Il avait vu dans les combats, tomber autour de lui tant de ses camarades, mais avec la pudeur qui caractérisait tous ces glorieux anciens " poilus ". Il n'en parlait jamais des attaques à la baïonnette, les corps à corps, les bombardements de l'artillerie allemandes, les gaz asphyxiants, les attaques sous le feu des mitrailleuses allemandes, qui fauchaient tant de jeunes vies françaises, les heures de guet dans la boue, la neige, sous la pluie, dans le froid de l'hiver ou la chaleur de l'été, il avait connu tout cela. Mais il essayait d'oublier toutes ces horreurs en travaillant consciencieusement dans son moulin. Ah ! Le beau moulin à vent de Fretin ! De la ferme de mes parents, sise à 2 km à vol d'oiseau, dans le hameau d'Ennetières lez Avelin ou nous habitions, nous pouvions le voir dominant majestueusement la plaine, quand ses ailes tournaient gaiement pour moudre le grain Fasciné par lui, je l'aurais regardé des heures durant, mais mon père veillait. Allez garçon ! Au boulot ! Combien de fois y ai-je monté en empruntant le large escalier de bois de chêne, avec cette rampe usée par le frottement des mains et les marches un peu fatiguées par les souliers cloutés. Cet escalier que le meunier poussait de toutes ses forces pour faire tourner le moulin, afin de l'orienter dans le sens du vent. Merveilleusement équilibré le moulin n'était pas trop difficile à déplacer. Il devait pourtant bien peser quelques tonnes ... Je n'ai jamais su combien.

Quand on y pénétrait, il y avait cette bonne odeur de grain moulu soit le blé, l'orge, les pois, les fèves, etc....

Il y avait bien un peu de poussière, normal. Un couple de chats sommeillait à demi sur les sacs de grain, attentif aux rongeurs, malheur à ces derniers s'ils se hasardaient à portée des minets, leur compte était vite réglé !

J'ai encore dans les oreilles le bruit qui chuintait dans ce moulin, un bruit indéfinissable. Les ailes tournaient, le moulin vibrait de toute sa carcasse, les meules de pierre ou de silex rejetaient le grain broyé dans les sacs, et toujours bizarre, que l'on ne saurait exprimer.

Paul Lemaire m'autorisait à monter plus haut, dans l'étage, avec toutefois une stricte recommandation « Intention garchon ! N'tin va po t'foute dins les ingrenaches.

Il y avait plusieurs poulies, et aussi des engrenages, si je me souviens bien, tout devait être en bois, il ne devait pas y avoir beaucoup de métal là dedans. Le meunier n'aimait pas que les cultivateurs viennent rechercher leur moulure quand le moulin tournait. Tributaire du vent, il était parfois plusieurs jour en panne, son moulin, quand " Éole ne soufflait pas ". Quand les cultivateurs arrivaient avec leurs chevaux, et que les ailes tournaient, il devait les bloquer, car les animaux étaient effrayés et épouvantés. Il paraît qu'un cheval, avec ses grands yeux, voit 6 fois plus grand qu'un être humain. On comprend la peur de ces bêtes ! Il n'y avait pas un seul tracteur agricole en ce temps là.

**Paul Lemaire** avait acheté un concasseur marchant à l'essence pour aplatir l'avoine, dans une petite dépendance juste à coté. Cette avoine représentait l'essentiel de la nourriture des chevaux de trait. Rien qu'à Ennetières, hameau de 300 habitants environ, du village d'avelin sis à 1500m, il y avait 25 fermes, pour un parc d'une bonne soixantaine de chevaux. Les prix de la moulure pratiqués par le meunier étaient modiques. En 1938, il avait du remplacer les quatre grandes toiles recouvrant les ailes. Je me souviens du prix qu'il avait payé pour ces toiles : 12000 francs. A cette époque, pour ce prix là, un cultivateur aurait acheté une attelée de trois chevaux. C'était énorme ! Il me disait cha fait un momint qu'j'aro du z'akatéés ! Si je z'avo akatéés ya deux ans, je z'aro payi moins !

Le front populaire était passé par là ! Encore avait-il lui-même fixé les toiles sur les ailes, ce qui avait nécessité de sa part une acrobatie et un mépris du vertige peu commun. Il avait du, bien sur, augmenter le tarif de sa moulure d'où les récriminations des agriculteurs, dans le bistro ou tous se réunissaient, le dimanche, après la grand'messe dans la fumée du tabac, les jurons, les exclamations des joueurs de piquet, de manille ou de belote, les crachats sur le sol, les buveurs cognant leurs chopes sur les tables, pour réclamer à boire. Bref, l'animation de tous ces hommes discutant entr'eux devant le comptoir, ponctuant leurs conversations à grands coups de poing sur ce même comptoir, en buvant de grandes chopes de bières entrecoupées de rasades de geniève, je me souviens de leurs réflexions sur cette augmentation du broyage du grain : "non de dj... !" eul ya augminté sin mire ! Et pourtant, eul vin, y n'augminté point li !

Bien sur, le vent n'avait pas augmenté son tarif mais quand je me suis permis de prendre la défense du meunier qui selon moi, n'avait jamais retrouvé le prix de ses toiles, avec son travail, je me suis fait rappeler à l'ordre par les anciens. Nous, les jeunes, nous n'avions que le droit de nous taire, à cette époque là.

Survint la guerre, la drôle de guerre, de septembre 1939 à mai 1940, huit mois et huit jours sans combat ou presque, puis l'attaque allemande du 10 mai 1940, la ruée nazie sur la Belgique, la Hollande et le Luxembourg.

Le déferlement des hordes teutoniques sur les départements du nord de la France. Et puis, ce sinistre dimanche 19 mai 1940.

Vers midi, douze bombardiers bimoteurs allemands "Dornier" à croix noires, arrivèrent de l'est, pour bombarder le champ d'aviation de Lesquin. Le moulin à vent de Fretin n'était pas un objectif militaire. Que se passa-t-il dans la tête des aviateurs ? Le moulin était situé à plus de 2 km de l'aérodrome.

Toujours est-il que les aviateurs le prirent pour cible et lancèrent des bombes incendiaires, encadrant le malheureux moulin, qui flamba comme une torche en quelques minutes. Hébéété, je fus témoin de la scène. J'étais sur la prairie, près de la ferme de mes parents, complètement insensible au passage des sinistres oiseaux, malgré le danger. Les bombes tombaient, à quelques centaines de mètres sur ma gauche, entre la chapelle des chiens et le café Keimbrock, à la lisière sud de l'aérodrome.

Bombardement inutile, les anglais avaient quitté le terrain quelques jours auparavant. Les escadrilles de chasseurs " hurricane " arrivées à Lesquin l'automne précédent avaient rejoint l'Angleterre.

Je ne pouvais quitter des yeux le spectacle de l'agonie de ce beau moulin. Quand le géant de bois s'écrasa dans les flammes et dans la fumée, je ne sais comment exprimer ce qui se passa en moi.

Quant au pauvre meunier, heureusement absent du moulin à ce moment là, impossible de trouver les mots pour exprimer ce qu'il dut ressentir. Quelque chose se brisa en lui !

Entouré de sa femme et de ses deux fils, dans sa maison sise non loin du moulin, il assistait, impuissant, à la fin de son outil de travail.

IL n'était plus le même. Ah ! Ils pouvaient bien rire, ces aviateurs, dans leurs appareils, du bon tour qu'ils avaient joué aux français. Je les revois encore, ces oiseaux de malheur, virant sur leur gauche en toute impunité, leur mauvais coup accompli, aucun obus de DCA n'éclatant autour d'eux pour les gêner. Paul Lemaire devait continuer d'aplatir de l'avoine. Mais ce n'était plus le même homme.

Par son travail, il était connaisseur du temps. Il savait prévoir presque à coup sur la pluie ou le beau temps.

Il prévoyait les tempêtes, quand il devait bloquer les ailes, pour qu'elles ne s'emballent pas, ce qui aurait immanquablement entraîné la destruction du moulin.

Paul Lemaire n'avait pas d'électricité dans son moulin et sa dépendance. Il travaillait avec le soleil. Les anciens de Fretin prétendent que ce moulin était arrivé là où il était situé, dans les années 1800, de wahagnies, sur des rouleaux de bois, par la route. Il n'y avait pas, bien sur à cette époque, de trafic intense sur les routes, et pas de fils électriques et téléphoniques.

J'avais 19 ans en 1940, et quand je pense à cet événement, vieux de plus de cinquante ans, mon cœur se serre. On ne vit pas de souvenirs ; mais, dans notre vie moderne, si le beau moulin à vent de Fretin existait encore, si les bombardiers de la Luftwaffe ne l'avaient pas bêtement détruit, quel beau but d'excursion pour tous, jeunes ou vieux, que d'aller visiter ce moulin, pour le photographier ou le filmer, et de pouvoir entendre le chant de ses ailes, et le bruissement de sa carcasse !

Mais, ceci est du domaine du rêve.

Villers Roger

## Souvenirs de jeunesse

### Le Hameau d'ENNETIERES (AVELIN) durant la guerre 1939 - 1945.

#### La création de l'aérodrome de Lesquin en 1935.

Ce terrain d'aviation, comme on l'appelait alors, érigé à partir de 1935, en remplacement de celui de Flers lez Lille, au lieu-dit "Les Marchenelles", fut réparti sur 110 hectares environ, expropriés dans un quadrilatère approximatif partant de la ferme des Rousses Pattes, sur le territoire de la commune de Vendeville, le long de la Nationale 17, à 500 mètres du café de la Pissatière.

Il était délimité

- au nord, par le bois dit d'Enchemont
- à l'est, par une ligne partant de la chapelle des Chiens, sur le territoire de Fretin, jusqu'au café Kennebrock sur le territoire d'Ennetières (Avelin),
- au sud, par la nationale 17, entre le café Kennebrock et la ferme des Rousses Pattes,
- à l'ouest, par la drève des Rousses Pattes jusqu'au bois d'Enchemont, sur le territoire de Lesquin. (voir croquis ci-après)

Les cultivateurs de quatre communes étaient donc concernés par l'expropriation : ceux de Lesquin, Vendeville, Fretin et Avelin (Ennetières). Le terrain, nivelé par l'E.N.T.P.P (Entreprise Nantaise de Travaux Publics et Paysages) fut livré à l'armée de l'Air française, fin 1935. C'était un terrain planté d'herbe,- avec des hangars bâtis près du bois d'Enchemont. Quelques baraquements s'élevaient le long de la Nationale 17, près de la ferme des Rousses Pattes.

De 1936 à 1939, il y eut très peu d'activités aériennes. On y voyait principalement de vieux coucous d'exercice pour la formation des jeunes pilotes. De temps en temps, des bi-moteurs Caudron, du type Simoun, atterrissaient pour repartir aussitôt. Lamentable carence des autorités françaises de l'époque qui ne se rendaient pas compte de la proximité de la conflagration qui se préparait outre-Rhin.

#### 03 septembre 1939 : la guerre !

Le 03 septembre 1939, on y vit arriver quelques vieux monomoteurs Mureaux, complètement périmés, pilotés par des aviateurs qui n'avaient plus confiance en leurs "coucous". Ils savaient pertinemment que l'aviation française n'était pas de taille à affronter la formidable armada aérienne allemande, composée de récents chasseurs monomoteurs Messerschmitt BF 109 E, de chasseurs bi-moteurs Messerschmitt 110, de bombardiers bi-moteurs Heinkel III et Junkers 88 et du terrible bombar-

dier monomoteur en piqué Junkers 87, plus connu sous le nom de Stuka (de l'allemand Sturzkampflugzeug - avion de combat en piqué).

En octobre 1939, tout change . Les "Mureaux" partent à Calais-Marck et sont remplacés par une escadrille britannique composée des chasseurs Hawker Hurricane monomoteurs. C'étaient des appareils modernes, maniables, rapides, équipés de huit mitrailleuses 303 (7mm62), quatre dans chaque aile .De plus, ils étaient pilotés par l'élite de la chasse britannique . Leur adaptation fut rapide, sur un terrain sans piste d'envol et dans les conditions épouvantables de ce terrible hiver 1939 - 1940 (gel permanent de -10° à -20° ) et cela jusqu'en février .

## Printemps 1940

Le début de l'année 40 vit arriver de plus en plus de ces excellents chasseurs. On vit même quelques Vickers-Supermarine "Spitfire", mais ils repartaient très vite vers l'Angleterre . Cet appareil était le nec plus ultra de la chasse anglaise de l'époque.

Exercices de jour, comme de nuit, mitraillages de cibles au sol, les entraînements intensifs se poursuivaient.

Nous ne voyions pas souvent les pilotes - ils étaient logés à Lille, seuls les rampants et les mécaniciens étaient cantonnés dans les baraquements des Rousses Pattes.

Le Hameau d'Ennetières regorgeait de "Tommies"<sup>(1)</sup> gentils, souriants, toujours prêts à distribuer des cigarettes "Capstom" ou "Players", du chocolat "Cadbury", des plaquettes de chewing-gum, des savonnettes, des boîtes de corned-beef "Hereford" dont ils étaient pourvus à satiété . De plus, ils étaient toujours disposés à rendre service . Beaucoup de sous-officiers avaient trouvé refuge chez l'habitant. Dans notre ferme, nous avions accueilli un sergent d'une batterie de D.C.A située à un kilomètre de la ferme, sise à gauche de la route qui allait d'Ennetières à Vendeville, un peu avant d'arriver au fort de Vendeville. Nous n'avons gardé de lui que de bons souvenirs, comme tous les habitants d'Ennetières qui donnèrent asile à des centaines de "Tommies" d'octobre 1939 à mai 1940.

Il faut dire qu'ils étaient bien payés, les Anglais! Ils recevaient 30 frs par jour tandis que les soldats français percevaient royalement 10 sous par jour! Je dis bien 10 sous, soit 0 fr 50, soixante fois moins que les Britanniques. En guise de comparaison, si on se base sur le prix des oeufs de l' époque, un oeuf en 1939 valait 1 franc.

Un "Tommy" pouvait, avec sa solde se payer 30 oeufs par jour, un soldat français pour la même quantité devait déboursier deux mois de solde. Revenons à mai 1940, les bruits les plus divers circulaient dans le hameau.

Nous en avons recueilli des bribes auprès de notre sergent logeur. Ces bruits étaient fondés. Il ne s'agissait de rien moins que cette terrible menace qui planait sur notre hameau. Elle se traduisait par un seul mot : EXPROPRIATION! C'est-à-dire l'évacuation pure et simple des 320 habitant d'Ennetières.

A la fin de l'hiver, au début du mois de mars, les autorités de la R.A.F.<sup>(2)</sup> exigeaient, pour des raisons de commodité, le départ de tous les habitants.

(1) N.D.L.R. surnom affectueux donné aux soldats britanniques.

(2) N.D.L.R. Royal Air Force (aviation militaire britannique)

Le prétexte utilisé était la crainte des sabotages et l'espionnage. En réalité; ils souhaitaient disposer à leur guise des maisons et fermes du hameau.

Où aller, dans le froid et le brouillard de cette fin d'hiver? La menace latente et sournoise planait sur nous!

Et ces bruits étaient fondés. La R.A.F. voulait aussi agrandir le terrain, créer des pistes d'envol et des "taxi-ways" <sup>(1)</sup>.

Par bonheur, un homme se dressa contre ce terrible plan. Cet homme sauva notre hameau d'un exode certain. Ces événements de mai 1940 devaient bouleverser tous les plans que les instances de la R.A.F. avaient prévus.

Cet homme, à qui les Ennetierois doivent leur salut, c'était le maire d'Avelin, le baron Guillaume des Rotours, mutilé de la guerre 1914 - 1918, homme affable, cultivé, compétent, très influent du fait de sa position de sénateur. Ayant eu vent de l'affaire, il fit jouer ses relations. Il obtint, toutes affaires cessantes, un rendez-vous avec le général en chef des Armées Anglo-Françaises : le général GAMELIN.

Il sut si bien plaider sa cause qu'il réussit à empêcher l'exode de la population. Le général GORT, chef du British Expeditionary Forces <sup>(2)</sup> dut céder devant Gamelin. Ennetières était sauvé!

## Mai 1940 : La Wehrmacht attaque à l'ouest.

Le 10 mai 1940, les forces armées allemandes attaquent la France, la Belgique, la Hollande et le Grand-Duché de Luxembourg.

En ce vendredi funeste - avant veille de la Pentecôte, ces quatre pays subissent le choc de l'invasion. En six semaines tout est dit.

Ce furent dans l'ordre: l'irrésistible ruée de l'écrasante supériorité des forces nazies, l'évacuation, l'exode des populations jetées sur les routes de France et mitraillées par les chasseurs de la Luftwaffe, le désordre et l'affreuse cohue des civils mêlés aux militaires à la recherche de leurs unités.

Il faut avoir vécu ces épouvantables journées de cette fin de printemps 40 pour comprendre ce qui s'est passé.

L'Armistice, signé par Pétain, mit un terme à ce sanglant épisode. La France n'avait jamais connu une telle humiliation ! Avec quel désespoir, les glorieux poilus de 1914-1918 ont-ils vécu ce drame!

Dunkerque avait vu le rembarquement de 335.000 soldats, anglais surtout. L'Occupation commençait. Elle allait durer 51 longs mois.

Deux millions de soldats français prenaient la direction des camps de concentration allemands; Stalags et Oflags où certains restèrent près de cinq ans.

Trente-trois soldats du hameau avaient été mobilisés en 1939. La moitié environ réussit à éviter l'humiliante captivité, par leur situation en France dite non-occupée, après juin 1940. Tous revinrent au pays et ne furent jamais inquiétés par l'occupant.

Quant aux autres, ils ne restèrent pas tous en Allemagne jusqu'en 1945. Certains revinrent, à partir de 1941. Treize seulement restèrent prisonniers jusqu'à la fin.

Le baron des Rotours, Sénateur du Nord, Conseiller Général, Maire d'Avelin, convoqué en août 1940, à Vichy, vota les pleins pouvoirs à

(1) N.D.L.R. Taxi-way = piste de dégagement

(2) N.D.L.R. British Expeditionary Forces (B.E.F). Corps expéditionnaire britannique.



Pétain, le 10 de ce même mois. Plus tard, à la Libération, cet acte lui fut reproché. Les 80 parlementaires (sur un peu plus de 600) qui s'abstinrent furent considérés comme suspects par le Pouvoir en place et connurent les pires vicissitudes jusqu'en 1945.

De l'automne 1939 au printemps 1940, les Anglais fermèrent la Nationale 17 à toute circulation, de la Pissatière au café du Parapluie. Pour être autorisés à cultiver leurs terres à proximité du terrain, les cultivateurs des quatre villages concernés durent se faire délivrer par les autorités françaises, des laissez-passer, qu'ils devaient aller chercher à la Citadelle de Lille.

Déjà, avant l'invasion, certaines denrées étaient devenues rares : celles qui provenaient des territoires d'outre-mer, telles que café, chocolat (cacao), huile, etc... mais aucune carte de ravitaillement n'était établie au 10 mai 1940.

Revenons à l'invasion. La stupéfiante rapidité avec laquelle la Wehrmacht envahit les quatre pays désorganisa les Etats-majors.

La Hollande capitula le 18 mai, le Luxembourg est envahi en 48 heures, la Belgique capitule le 28 mai. Sedan est prise le 13 mai, Amiens, le 19 et, le 21 l'armée blindée de Guderian coupe le front entre Sedan et Abbeville.

L'exode voit le désarroi et le dénuement complet de centaines de milliers de réfugiés qui fuient la Belgique et le Nord de la France et se dirigent vers Béthune et Saint Pol en Ternoise.

Cette dernière ville est occupée le 21 mai, huit jours avant Lille. Le martyre de Dunkerque durera du 21 mai au 02 juin.

Notre famille évacuera du mardi 21 au mercredi 22 mai. Sur la route, un peu avant Béthune, nous rencontrâmes des voisins qui revenaient chez eux. Nous en fîmes autant et bien nous en prit.

Le terrain fut bombardé deux fois. Le 10 mai au matin sans qu'aucun dégât ne soit enregistré, et le dimanche 19 mai vers midi, par douze bimoteurs Dornier 17. Le terrain fut épargné mais le moulin à vent de Freutin fut détruit par des bombes incendiaires.

## **28 mai 1940 : Les Allemands arrivent.**

Nous fûmes envahis le mardi 28 mai. La veille, venant de Pont-à-Marcq, et se dirigeant vers Templemars, l'armée française, en retraite, passa devant notre maison, emmenant avec elle ses canons de 75 mm et de 155 mm. Elle devait résister jusqu'au 3 juin dans la bataille dite "de Lille". Elle fut ensuite encerclée dans Lomme, Loos et Haubourdin.

Nous n'eûmes pas à souffrir de ces combats. Le mardi 28 mai, vers 8h du matin, nous vîmes notre premier ennemi, un motocycliste venant d'Ennetières et se dirigeant vers Templemars.

Je le vois encore, je le verrai toujours, avec son imperméable à larges plaques dans le dos, ses lunettes, son casque, son barda; il ne nous regarda même pas. Il n'avait plus que quelques minutes à vivre. A l'entrée de Templemars, l'armée française avait posté dans des trous individuels, quelques volontaires marocains armés d'une mitrailleuse. Derrière l'estafette, surgirent, venant également du centre du hameau, sept soldats à bicyclette qui ricanèrent en passant devant nous. Ils ne devaient plus rire longtemps ces sept boches, tous furent fauchés par les tirailleurs marocains à l'entrée de Templemars.

Vers 9 heures, cela devint plus sérieux. Ne voyant pas revenir leurs francs-tireurs, la Werhmacht envoya des auto-mitrailleuses dans leur direction. En passant devant notre ferme, ils nous mirent en joue, sans tirer. Affolés, épouvantés, nous rentrâmes chez nous, en fermant la grand-porte. Les soldats allemands cognèrent à la porte, envahirent notre cour et notre grange, mais s'abstinrent de tout pillage. Une cuisine roulante s'installa au milieu de la cour. Sous la menace, mon frère André et moi-même dûmes pomper l'eau pour leurs besoins.

Ils restèrent jusqu'au soir. Ils nous prirent un de nos chevaux qu'ils échangèrent avec un des leurs, un demi-bidet fatigué qui nous rendit bien des services. En mars 1941, nous dûmes le rendre à la Werhmacht.

Les soldats étaient relativement corrects. Certains engageaient même la conversation. Il y avait beaucoup de paysans dans l'armée allemande (comme dans la nôtre, du reste). Les premiers jours nous vîmes beaucoup de troupes.

Le 06 juin, le gros des forces rejoignit les armées qui attaquaient Paris, au départ de la Somme.

Le 08 juin, arrivèrent les "rampants" de la Luftwaffe (Force Aérienne). Les cultivateurs d'Ennetières furent réquisitionnés pour déblayer le terrain, qu'avant de partir, les Anglais avaient encombré d'outils agricoles de toutes sortes provenant des fermes de Lesquin.

Les premiers avions allemands atterrirent le 10 juin 1940. Toutes les catégories d'appareils étaient représentées. Au début, ils ne volaient pas.

Dunkerque était tombée le 02 juin et il n'y eut vraiment de combat qu'à partir du mois d'août 40, mais pas de rencontres aériennes.

Les Anglais avaient rejoint leurs bases sur leur territoire dès le 16 mai. Les bombardements commencèrent en août 1940.

## La Bataille d'Angleterre

A partir du mois d'août et jusqu'à la mi-septembre, plusieurs centaines d'appareils attaquèrent l'Angleterre. Les Heinkel III, Junkers 87 et 88, Dornier 17 escortés par les Messerschmitt BF 109 et 110 décollaient chaque jour en direction du Nord-Ouest. Ils ne revenaient pas tous. Un HE III s'écrasa comme une pierre sur le territoire de Templemars, en approche d'atterrissage. Je l'ai vu, c'était le 08 septembre. Ce fut un spectacle terrifiant.

Le 15 du même mois, 28 Heinkel III décollèrent avec leurs bombes. Je les ai comptés. Deux heures plus tard, ils revinrent se poser; ils n'étaient plus que 10. Sans doute ne furent-ils pas tous abattus. Certains se posèrent probablement sur d'autres terrains entre Lesquin et la côte, sur leur itinéraire de retour.

Quand Hermann Göring, le Chef de la Luftwaffe arrêta l'attaque de jour contre l'Angleterre à la mi-septembre, commença alors la bataille dite "de Londres". Elle débuta à l'automne de 1940 et ne cessa pratiquement que le 22 juin 1941 lorsque l'Allemagne attaqua la Russie.

## La vie sous l'occupation

Il fallait vivre. Au début tout s'est bien passé, pas d'exaction de la part de l'occupant. L'allemand est "correct", mais cela ne dure guère. Peu à peu viennent les réquisitions, les soldats et officiers font de plus en plus étalage de morgue et de suffisance.

Le S.T.O (Service du travail obligatoire) envoie de gré ou de force des ouvriers français dans les usines allemandes. Puis viennent les rafles. Le ravitaillement se fait de plus en plus difficile et restreint. On assiste à la naissance du marché noir. Puis avec la riposte alliée commencent les risques des bombardements quasi quotidiens.

Pour le moment, nous n'étions pas quittes de cette engeance, loin s'en faut!

Début 1941, commença l'expropriation des terrains, en vue de l'extension de l'aérodrome, la construction de hangars, de pistes d'envol et de taxiways. Cela dura pratiquement jusqu'au printemps de 1942.

Les cultivateurs d'Ennetières eurent à souffrir énormément de cet état de choses. Certains, mes parents entre autres, virent les 3/4 de leurs terres expropriées. Ceci, évidemment sans avertissement ni aucune indemnisation.

Les Allemands embauchaient du personnel français, hommes et femmes. Ils étaient très bien payés -79,20 frs par jour- soit 9,90 frs l'heure, avec samedi férié, allocations familiales et avantages sociaux de toutes sortes. A titre de comparaison, un ouvrier de ferme gagnait, à l'époque, entre 25 et 30 f par jour, et un ouvrier d'usine, à peine 50 f.

## L'Appel à la Résistance du 18 juin 1940.

J'avais 19 ans en 1940, quand le Général Charles de Gaulle lanca sur les ondes de la B.B.C, son célèbre appel à la Résistance, le 18 juin.

Nous subissons l'occupation depuis trois semaines.

L'électricité était rétablie depuis plusieurs jours et le brouillage des ondes n'existait pas encore. Dans le Nord, où les Anglais avaient laissé de bons souvenirs en 1914-1918, mais également de septembre 1939 à mai 1940, les Français devinrent Gaullistes en grande majorité, exception faite de quelques attentistes, opportunistes ou quelques rares Pétainistes dont Alphonse Rousselle que je connaissais à Avelin.

Tout le monde écoutait Radio Londres, le soir à 20H15. Il n'y eut que peu de vrais résistants, au début. Que pouvions-nous faire d'ailleurs, sans armes et sans organisation? Les quelques actions de l'époque avaient l'air de piqûres d'insectes sur un éléphant.

Des réseaux d'espionnage ne tardèrent pas cependant à voir le jour. Je fus contacté au début de 1941 par mon aîné Léon Masquelier de Forest sur Marcq, mon village natal, où mes parents ont exploité une ferme de 1919 à 1933, date de notre arrivée à Ennetières. Léon Masquelier faisait partie du groupe de résistance "Les Petites Ailes" de Roubaix.

Il me fut demandé d'espionner tout ce qui se passait sur le terrain et de transmettre, oralement, sans note, tous les renseignements utiles aux Anglais. Cela m'était extrêmement facile, j'étais muni, comme tous les cultivateurs du hameau, d'un Ausweiss<sup>(1)</sup>, pour les réquisitions.

Mais le groupe fut décimé au début de 1943. Il m'avait été demandé d'être d'une discrétion absolue: même ma famille n'était pas au courant de mes activités secrètes et bien m'en prit. C'est sans doute grâce à cette loi du silence que je ne fus jamais inquiété.

Mais ma tranquillité fut de courte durée.

Par l'entremise de Léon Masquelier, je fus mis en contact, en juin 1943, avec le responsable du réseau Sylvestre Farmer, W.O<sup>(2)</sup> du Capitaine Michel, à savoir Jean Vandeneeckhoute, chef du bureau de la

(1) N.D.L.R. ausweiss = laissez-passer

(2) N.D.L.R. Warrant Officer (W.O) = adjudant ou sous-officier de liaison

Poste de Chereng. Ce dernier me demanda instamment d'entrer dans son réseau. Je le fis d'autant plus volontiers que ma haine de l'occupant était exacerbée par toutes les exactions dont nous étions victimes.

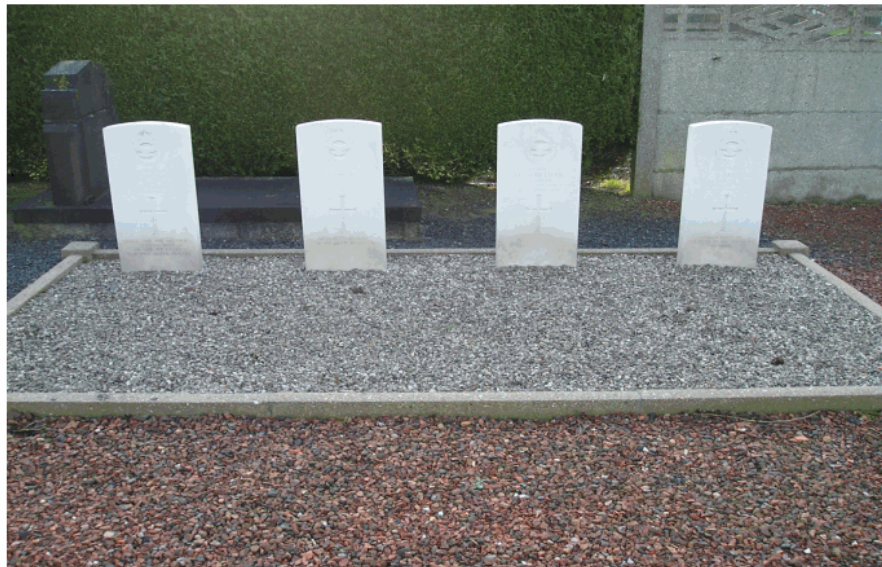
Je devais faire exactement le même travail qu'accomplissait le réseau "Les Petites Ailes" : dresser les plans du terrain, noter les allées et venues des avions allemands ainsi que tout ce qui avait trait aux activités de la Luftwaffe dans le secteur, les numéros des appareils et les noms des pilotes. Je fis souvent, à bicyclette, la route de Chereng avec, entre les dents plans et messages que j'aurais avalés en cas d'arrestation. Je ne fus jamais arrêté. Une seule fois, à Templemars, à un passage à niveau, je fus interpellé par une escouade de S.S.<sup>(1)</sup>. Ils me fouillèrent mais au vu de mon Ausweiss, ils me laissèrent repartir "Ach! Arbeiter Luftwaffe! Gutt, Gutt" (Ah, Travailleur pour la Luftwaffe, bon, bon). Je répondis Ja, Ja. S'ils avaient su! En novembre 1943, je prêtai le serment W.O.

### **Août 1943 : la grande offensive aérienne alliée**

Les bombardements par l'aviation américaine commencèrent le 15 août 1943. Nous avions eu droit, à partir du printemps de 1941 à quelques attaques isolées, la nuit, par de légers bombardiers bi-moteurs britanniques Bristol Blenheim.

L'un d'eux fut abattu, dans la nuit du 08 avril 1941. Les trois aviateurs furent tués et reposent dans le cimetière d'Ennetières, à droite de l'entrée.

12



De gauche à droite

Officier pilote  
A.E. Brown  
pilote dans la royal air force  
abattu le 23 janvier 1943  
à l'âge de 27 ans

532244 Sergent  
T.G.F. Brewer  
mitrailleur  
abattu le 08 avril 1941  
à l'âge de 26 ans

747949 Sergent  
H.C.J. Brewer  
observateur  
abattu le 08 avril 1941

Officier pilote  
G.A. Simpson  
pilote dans la royal air force  
abattu le 08 avril 1941  
à l'âge de 23 ans

Nous n'avons jamais vu de combats aériens entre chasseurs. Les BF 109 et les Focke Wulf 190, basés à Ennetières décollaient dès que les formations alliées franchissaient la côte. A partir de juin 1941, quand débuta la guerre sur le front de l'Est (contre les Russes) nous ne vîmes, pour ainsi dire jamais plus de bombardiers allemands sur le terrain. Ils étaient occupés à l'Est.

Les rares appareils qui attaquaient encore l'Angleterre étaient basés sur des terrains situés près des côtes de la Manche.

### **Le terrain d'aviation s'agrandit**

Je détaille sur un feuillet, en annexe, la topographie du terrain qui, à partir de 1942, tripla de surface. 41 box furent construits, numérotés de 1 à 41. Le premier était près de chez nous, dans la prairie de Jules Pecqueur. Le dernier se trouvait entre la Chapelle des Chiens et Fretin.

Ce furent les agriculteurs qui souffrirent le plus des expropriations allemandes. Les Alliés parlaient du terrain de Lille-Lesquin, (la Luftwaffe, elle, l'avait baptisé Lille-Vendeville) car l'Etat-major de l'escadrille, ou plutôt, des escadrilles qui s'y succédaient périodiquement, était cantonné dans ce village.

C'est sur le territoire d'Ennetières-lez-Avelin que s'effectua l'extension du terrain, avec toutefois une légère emprise sur Fretin.

Dès 1941, un certain nombre d'habitations furent purement et simplement rasées, à savoir : la ferme des Rousses Pattes et 3 maisons situées en face des baraquements initiaux de 1935 et, sur le territoire d'Ennetières, les cafés Kennebrock, Lafranche et du Parapluie, ainsi que la maison Pourbaix.

Dans toutes les prairies des fermes du Petit Ennetières, sur la droite de la route, furent construits d'immenses hangars, numérotés de 01 à 06 et

(1) N.D.L.R. : S.S., abréviation de SCHUTZ-STAFFELN (échelon de sécurité - la garde noire de Hitler)

une route cimentée qui les desservait. Cette route menait aux deux pistes orientées N-S et E-O.

Elle commençait à l'extrémité de la route du Petit Ennetières, à droite, quand la route tourne à 90° sur la gauche, dans la direction Seclin-Templmars. Elle coupait la R.N 17 près de la ferme Dubus, et s'enfonçait à travers la campagne jusqu'à la chapelle des Chiens, obliquait à droite vers Fretin et finissait en impasse avant d'arriver au village.

Le long de cette voie furent bâtis 35 box, qui ne furent quasiment jamais utilisés par la Luftwaffe.

Celle-ci préférait camoufler ses chasseurs sous de grands filets verts. Le long de la piste orientée E-O, on peut encore voir, en 1996, des vestiges de ces constructions.

Les pistes, longues de 1.665 m, larges de 50, coupaient la R.N 17. Celle-ci dut être dynamitée, des bull-dozers arasèrent la route pour la mettre de niveau avec le terrain. Plus une seule voiture, plus un seul moyen de transport, ne fut autorisé à emprunter cette voie. Près de la ferme Dubus, une barrière en fermait l'accès, jour et nuit.

Un cerbère de la Luftwaffe contrôlait les rares agriculteurs non expropriés avant de les autoriser à se rendre sur leurs terres pour les cultiver.

Trois maisons, encore habitées, aujourd'hui, Devernay, Marchand et Defretin, virent leurs propriétaires priés de déménager. Les habitants n'étaient autorisés de passage qu'aux enterrements, pour se rendre au cimetière situé à l'intérieur du périmètre interdit.

La vie continuait au hameau. Le danger devint réel à partir du 15 août 1943.

### **15 août 1943 : Le Nord sous les bombes alliées**

Ce soir-là, à 20H30 exactement (heure allemande bien entendu) 7 escadrilles de 21 bombardiers américains quadrimoteurs Boeing B 17 (Fortresses Volantes) attaquèrent le terrain dans l'axe O-E, depuis le Petit Ennetières jusqu'à Peronne en Mélançois. Elles ne firent, pour ainsi dire, aucun dégât aux installations militaires : aucun des 41 box ne fut détruit, seules quelques tuiles furent arrachées; pas un seul avion allemand ne fut touché ; pour la bonne raison qu'ils avaient décollé avant l'arrivée des appareils alliés.

Il y eut quatre victimes civiles dans le hameau : Monsieur M. Vigneron, Messieurs Daudrumez père et fils et l'épouse d'un boucher de La Madeleine, venue passer le week-end chez les Vigneron. Il y eut 13 victimes civiles à Fretin, dans le quartier de la gare.

On se perd en conjectures sur la décision de l'aviation américaine d'attaquer la gare de Fretin qui grouillait alors de monde; des centaines de personnes étant venues passer quelques heures de détente à la ducasse de la gare. Elles vécurent des minutes d'indicible horreur. Et ce n'était que le début des bombardements.

Ces derniers furent effectués de jour par les Américains.

En voici les dates, effectifs et résultats.

- 15.08.43** 20 H 30 147 Boeing B17 quadrimoteurs
- 31.08.43** 11 H 00 36 Martin Marauders B26 bi-moteurs. Eglise de Fretin détruite
- 08.09.43** 09 H 30 126 Marauders sur Ennetières, détail ci-après.
- 09.09.43** 10 H 30 63 Boeing B 17 sur Ennetières, pas de dégât ni de victime.
- 01.12.43** 10 H 10 84 Boeing B 17 sur le terrain, détail ci-après
- 12.06.44** 09 H 20 42 Boeing B 17 sur le terrain
- 13.06.43** 13 H 00 24 Boeing B 17 sur les pistes d'envol

Si le raid du 12 juin n'eût que peu de conséquences, ni dégât, ni victime civile, par contre celui du 13 fut admirablement réussi, presque toutes les bombes labourèrent les pistes.

Voici quelques détails sur le raid du mercredi 08 septembre 1943. En cette belle matinée de fin d'été, tous les cultivateurs étaient occupés au ramassage de la récolte de pommes de terre.

L'alerte sonne à 9H15.

J'étais avec notre voisin Paul Ryckebusch, occupé à cette besogne entre les agglomérations d'Ennetières et d'Avelin, le long de la carrière menant de la Noire Poule à la ferme Delmotte.

Soudain, un bruit infernal, s'amplifiant, annonça l'arrivée des Martin Marauders B26 : 7 sticks (formation en ligne) de 18 appareils. Ils arrivaient suivant un axe que l'on peut situer entre Wattignies et Pont à Marcq.

Au dessus de Seclin, ils virèrent sur leur gauche, fonçant droit sur nous.

Dans la plaine, ce fut la panique. Hommes, femmes, chevaux, boeufs de trait fuirent de tous côtés.

Les quatre premiers "sticks" aile dans aile, resserrant leurs files, bombardèrent au signal d'une fusée rouge lancée par le "Squadron Leader" (Chef d'escadrille) du premier stick. Tous en même temps, ils larguèrent leurs torpilles sur les 41 box, à proximité d'Ennetières.

Nous vîmes distinctement se détacher les bombes : 4 par appareil. Aussitôt l'horrible sifflement déchira l'air et l'éclatement simultané des 336 engins développa un vacarme sinistre. Un immense nuage de fumée noire recouvrit le Petit Ennetières, il n'y eut pas de victime, toutes les torpilles tombèrent à droite de la rue.

Il n'y eut pas de grands dégâts, non plus. Un seul "box" fut détruit de même que notre petit hangar derrière la ferme, atteint de plein fouet. Plusieurs bombes tombèrent dans nos prairies, mais aucune de nos bêtes ne fut tuée ce jour-là. Le soir du 15 avril, par contre, nous perdîmes trois animaux.

Il faut préciser que, pour ce raid, les B17 avaient jeté des bombes anti-personnel qui éclataient au ras du sol. Elles étaient très meurtrières pour les gens qui n'étaient pas dans les abris.

J'en reviens au raid du 08 septembre. Le vent était au nord et le Petit Ennetières fut de suite recouvert d'un immense nuage noir de fumée acide; c'est ce qui le sauva.

Je m'explique : Les 126 bombardiers "Marauders" étaient scindés en deux groupes distincts : 4 sticks de 18, soit 72, pour le premier et 3 sticks de 18, soit 54, pour le second. Ces groupes étaient séparés par un laps de temps d'approximativement une minute.

Par une erreur incroyable, les 3 derniers sticks confondant le hameau d'Has avec le Petit Ennetières jetèrent toutes leurs torpilles sur ce malheureux hameau, dans un périmètre partant de la Monette jusqu'à la ferme Gruson. Par miracle, il n'y eut qu'une seule victime, madame Vilette, tuée sur le seuil de sa maison. Une torpille tomba au milieu de la cour de la ferme de Jean Deregnacourt, recouvrant les toits de terre et de gravats.

Jeannette, la fille, âgée de huit ans à l'époque, m'a conté que, dans la cave où elle s'était réfugiée avec la servante polonaise, elle a vu, par le soupirail, dès le passage des premiers Marauders, une immense masse de poussière envahir la cour, après l'explosion de la torpille.

Elles en furent quittes pour une grande frayeur.

L'U.S.A.A.F (Force aérienne des Etats-Unis) avait dépensé une fortune pour bien peu de résultats. Prévenu par mes soins, le réseau OFACM - WO en informa les Alliés par radio. Ennetières fut ainsi épargnée.

Le 14 novembre 1943, vers 12H10, un chasseur Spitfire, envoyé en mission RHUBRRB (survol en rase-mottes du territoire ennemi par un avion isolé) mitrilla un BF 109 perché à 300 m de notre ferme, à l'extrémité de la piste orientée axe N-S. Le 109 brûla entièrement.

Paul MOLLET, le second de Jean Vandeneckhoutte et moi-même, allâmes repérer à bicyclette des installations du terrain.

J'étais en possession de mon ausweis, mais Jean n'avait aucun papier l'autorisant à s'approcher du champ d'aviation. Nous sommes entrés sur les pistes par une barrière non gardée. Je n'en menais pas large, mais tout s'est bien passé, nous n'avons pas été inquiétés. La Gestapo (N.D.L.R. Geheime Staats Polizei = Police secrète de l'Etat) avait autre chose à faire que de patrouiller le long des pistes et des taxi-ways (voies de dégagement).

Nous repérâmes une douzaine de chasseurs, bien camouflés sous leurs filets, entre la Chapelle des Chiens et le Box 41. Mon père qui avait deviné mes activités, déclara "Tout cha n'va rien nous amener d'bon". !

Rien de bon ? Si ! Le bombardement du 1er décembre 1943, vers 10H10, par quatre sticks de 21 B17, attaquant d'un angle NO-SE, qui jetèrent une invraisemblable quantité de petites bombes anti-personnel entre Vendeville et l'est du hameau où étaient parqués les BF 109 ne donna, comme d'habitude que de maigres résultats : les chasseurs allemands avaient décollé avant l'attaque. Seul, un minibus bondé de soldats allemands fut atteint de plein fouet par l'un des projectiles et brûla avec tous ses occupants.

Il n'y eut pas de victime chez nous. Mais à Vendeville, un cultivateur qui labourait son champ, Monsieur Catteau, fut tué près du Fort ainsi que son cheval.



## 1944 : raids aériens sur la Pévèle

1944 restera pour moi une année dont je me souviendrai toujours. L'air vibrait de sons étranges, passages répétés et de plus en plus nombreux d'escadrilles alliées composées d'avions de tous genres qui s'en allaient attaquer les villes du Reich ou des objectifs militaires en France, en Hollande ou en Belgique.

Tous les jours, les tirs de la Flak (N.D.L.R. : Flugzeug - Automatik - Kanone = canon automatique contre avions) et les hurlements des sirènes d'alerte, nous rendaient fous. Les Alliés devaient en être conscients. Le moindre De Havilland "Mosquito" qui franchissait la côte entre la Hollande et Abbeville faisait se déclencher toutes les sirènes des régions Nord provoquant immédiatement la ruée vers les abris dans toutes les usines. Les gens pensaient "Encore une heure de travail que les Boches n'auront pas".

Nulle part les habitants n'étaient en sécurité : Le paisible hameau du Quenaumont à Cysoing, reçut, en plein jour, plusieurs bombes probablement tombées d'un appareil touché par la D.C.A et qui s'était délesté de son encombrant chargement.

En avril ou mai 1944, un Avro "Lancaster" britannique, tomba vers 2 heures du matin, sur le territoire de Bersée, tuant les occupants de plusieurs habitations.

Le vétérinaire Bertin, de Mons en Pévèle, appelé pour soigner un animal dans une ferme de Mérignies, fut témoin du drame.

L'appareil en tombant, laissait un sillage de feu.

Ce ne sont que deux exemples parmi beaucoup d'autres.

Deux autres raids ont laissé un souvenir impérissable dans la mémoire des septuagénaires d'aujourd'hui.

Ce furent les bombardements nocturnes de la gare de Lille - Delivrance, où les 47 voies de garage du centre de tri furent détruites. Un train de munitions explosa et l'activité de la gare fut réduite pour une longue période. Les localités de Lomme, Sequedin, Haubourdin et Loos, payèrent un lourd tribut lors de cette attaque, mais c'est la cité des cheminots de Lille - Delivrance qui souffrit le plus. Selon un rapport de source sûre, émanant de la Préfecture, on dénombra 611 morts cette nuit-là.

Le lundi de Pâques, entre 23 H 45 et 0 H 32, ce furent 47 minutes d'épouvante pour les pauvres gens terrés dans leurs caves, où ils risquaient d'être ensevelis à tout moment. Plusieurs centaines de quadrimoteurs anglais Avro "Lancaster", Handley-Page "Halifax" et Short "Stirling" ont déversé des centaines de bombes pendant cette nuit du 10 avril.

Le second raid survint dans la nuit du mercredi 10 mai. Il visait les ateliers SNCF d'Hellemmes. Il était mené par la RAF (Royal Air Force) qui avait engagé plusieurs centaines de quadrimoteurs dans l'opération. Les ateliers souffrirent mais pas autant que les habitants des secteurs visés. Combien de vies furent fauchées au cours de cette nuit ? Plusieurs centaines probablement, à Lezennes, Hellemmes, mais aussi à Annappes, Ascq et Forest. Plusieurs appareils explosèrent au cours de collisions en vol au-dessus de cette dernière localité.

Toutes les gares du Nord de la France et de Belgique étaient logées à la même enseigne, mais également les usines et les aérodromes.

Les chasseurs s'en donnaient, eux, à coeur joie, mitraillant les camions allemands sur les routes et les locomotives sur les voies ferrées. La vie devenait un enfer. Les jeunes garçons notamment, n'osaient plus sortir ni aller au cinéma par crainte des rafles organisées par l'occupant qui les envoyait travailler dans les usines du Troisième Reich.

Il ne faisait pas bon provoquer l'armée allemande. A Ascq, l'explosion d'une petite charge ayant fait dérailler un wagon d'un train de S.S (N.D.L.R. : Schutz-Staffeln = Echelon de Sécurité), venant de Tournai, cet attentat fut à l'origine de représailles qui causèrent la mort de 86 hommes innocents, abattus par les S.S. en furie, le samedi 1er avril 1944 entre 22 heures et minuit.

Exemple navrant, que ce sabotage commis par un groupe de résistants peut-être animés d'esprit patriotique, mais mal inspirés en plaçant cette charge sur la voie, en plein centre d'une agglomération.

Mon frère, André, appartenant à la classe 1942, fut déporté en juin 1943 en compagnie de Gérard Behague et Paul Rassel en exécution de l'accord Laval - Sauckel qui avait abouti à la création du S.T.O (Service du Travail Obligatoire). Parallèlement Vichy avait instauré la "Relève". Aux termes de celle-ci, pour deux volontaires qui portaient travailler en Allemagne, un prisonnier français rentrait dans son foyer.

En fait, les Allemands renvoyaient parfois un prisonnier malade contre dix hommes valides. Tous ces jeunes hommes ne devaient rentrer en France qu'au printemps de 1945... en même temps que les prisonniers de guerre libérés par l'avance alliée.

## **La résistance en Pévèle : des heures difficiles**

L'arrestation de Monsieur Jean.

Le 10 juillet 1944, un coup terrible fut porté à notre organisation de Résistance, par l'arrestation de Monsieur Jean et la mort du Commandant Bayard, grand chef du réseau. Ces événements eurent lieu au café Scoufflers à Pont à Marcq.

Notre agent Fertein réussit à s'enfuir par la rue des Beaux Jardins et le champ Perillat. Il rencontra Victor Macquart qui allait poster une lettre à Pont à Marcq, lui emprunta sa veste et s'enfuit en direction de Tourmignies. Il se dirigea ensuite vers Treupe, la Gestapo sur les talons mais il réussit à leur échapper et ne fut plus rattrapé.

Tous ces hommes que je connaissais avaient eu des fortunes diverses : ce jour-là le dénommé Scoufflers, torturé par la Gestapo de Lille, rue François de Badts, dénonça un innocent qui n'avait jamais appartenu à un réseau de résistance : le garagiste Vallez.

Celui-ci fut envoyé dans un camp de concentration où il demeura un an. Monsieur Jean, lui, ne parla pas. Son courage, sa force d'âme et son patriotisme firent qu'il tint bon sous la torture. Il connaissait tous les membres du réseau. Notre liberté et nos vies étaient entre ses mains. Je fus averti de sa capture deux jours plus tard, par Paul Mollet. C'était le mercredi 12 juillet 44.

"Roger, me dit-il, pars tout de suite, n'importe où, Monsieur Jean est pris ; s'il parle, nous serons tous pris".

Séance tenante, je me suis réfugié chez mon oncle qui habitait Forest sur Marque, où il exploitait une ferme. Là, nous pouvions être tranquilles.

Monsieur Jean ne parla pas.

Déporté le 1er septembre 1944, jeté dans un train, au départ de Loos, il revint au printemps de 1945 dans un état pitoyable, après avoir survécu à l'enfer du terrible camp de Sachsenhausen. Il ne devait jamais se rétablir complètement. Décru, aigri, il ne devait plus jamais retrouver sa débordante activité. Gaulliste de gauche, il se brouilla avec Paul Mollet, de Templeuve (France), un M.R.P bon teint.

En 1947, il fut expulsé manu militari du Tribunal de Lille, où Scoufflers passait en jugement. Ce dernier fut relâché, faute de preuves.

Monsieur Jean est mort à Ledingham, dans le Pas-de-Calais, où sa compagne Jeanne Lacroix, ancienne déportée au camp d'Auschwitz - pour avoir appartenu au réseau Centurie - tenait une auberge à la chaussée Brunehaut.

Il repose dans le petit cimetière de Ledingham.

Nous ne manquons jamais, mon épouse et moi-même, d'aller fleurir sa tombe, en rendant visite à sa compagne qui nous reçoit toujours aimablement.

J'ai appris beaucoup de choses grâce au numéro spécial "Libération" de la "Pévèle" que Marie-Jeanne Favier - Dubus, alors Maire d'Avelin, m'a fait parvenir.

Je ne savais pas, par exemple, que Jules Dhennin faisait partie de mon réseau. J'ignorais également que René Duhamel était responsable pour Avelin, d'une section OFCAM différente de la mienne.

C'est ce cloisonnement qui a sauvé bien des résistants : moins on en savait sur les autres, mieux cela valait.

Toujours par la lecture de la revue "Pévèle", j'ai appris que Gervais Dubus, de Cappelle, faisait, lui aussi, partie de ma section, ainsi que son gendre Paul Grauwin. Je ne l'avais jamais su, même après la Libération. Je n'en reviens pas encore : Monsieur Jean était vraiment muet comme une tombe. Il fut décoré de la Légion d'Honneur, au grade d'Officier, tout comme sa compagne Jeanne Lacroix. Distinction ô combien méritée, il n'était pas vaniteux.

Lorsque je le félicitais, à Chereng, il me répondit : "Ne me remerciez pas, je n'ai pas travaillé durant la guerre pour le mérite, et si j'avais su, après tout ce que j'ai enduré, que nous en arriverions là où nous sommes, eh bien, je ne l'aurais pas fait".

C'était en 1959...

## 6 juin 1944, en Normandie, opération "Overlord"<sup>(1)</sup> l'espoir devient réalité

Quand les troupes alliées envahirent les plages normandes, ce 6 juin 1944, le secret espoir que les populations opprimées entretenaient dans leur cœur devint soudain une réalité.

A l'annonce de la réussite du débarquement, il n'y avait plus qu'à attendre avec patience que le jour de la liberté viendrait bientôt, en

(1) N.D.L.R.: Overlord = en anglais, Suzerain

priant que le Nord serait épargné par les destructions et ne subirait pas le sort de la malheureuse Normandie.

Notre région eut de la chance.

Après la percée d'Avranches, fin juillet, début août 1944, après l'écrasement des divisions blindées allemandes dans la poche de Falaise, les Alliés progressèrent rapidement dans la foulée des nazis en déroute. Entre le 20 juillet et le 20 août, rien ne semblait pouvoir arrêter le rouleau compresseur anglo-américain.

Jaillissant de la tête de pont de Vernon, dans l'Eure, les armées britanniques de Montgomery et ses brillants généraux Dempsey, Adair, Lyne, et Roberts libéraient Amiens le 31 août, Arras, le 1er septembre, Lille et Bruxelles, le 3 septembre et surtout Antwerpen (Anvers) le 4 du même mois.

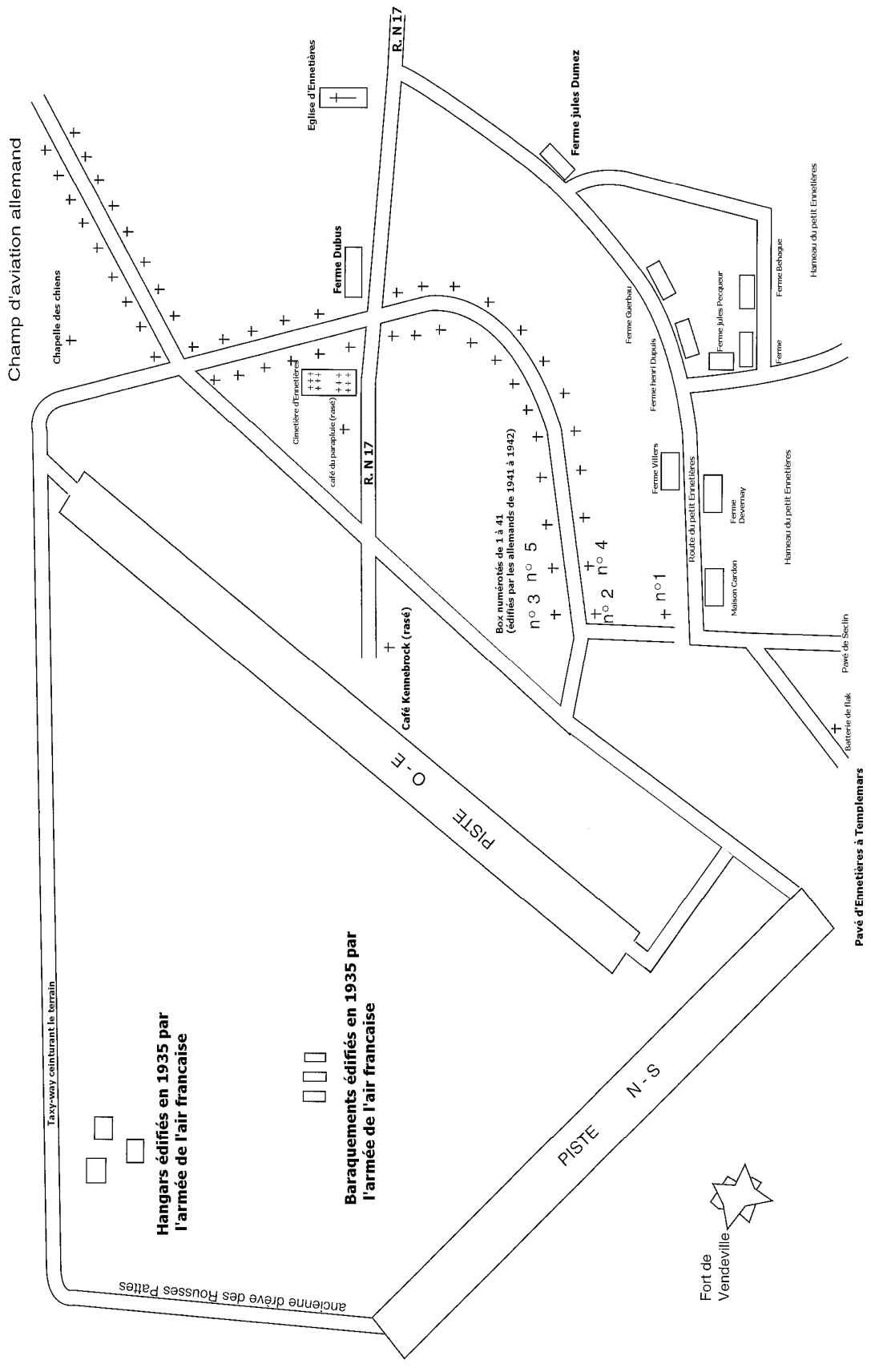
Les Américains ne furent pas en reste non plus.

Je crois que ce jour de la Libération restera le plus beau de ma vie. En sortant de l'église, après la messe basse, vers 8H30, ce dimanche 03 septembre 1944, nous vîmes les chars Sherman venant d'Avelin, qui se dirigeaient vers Fretin! Nous avons couru comme des fous jusqu'au pont Gahide. Les soldats anglais nous distribuaient généreusement plein de ces bonnes choses dont nous étions privés depuis si longtemps, chocolats, chewing-gum, et cette bonne odeur de tabac blond que dégageaient leurs cigarettes...

Quel souvenir inoubliable que cette procession ininterrompue de Jeeps, (N.D.L.R. : de G.P. prononciation Dji pi = General Purpose = Utilisation multiple) de camions Bedford et GMC (Général Motors Company). Il n'y avait pas un seul soldat à pied. Ce serpent de matériel roulant a passé durant deux jours.

Nous étions loin de nous douter que les Allemands étaient en force à Pont à Marcq et dans les hameaux au sud d'Avelin. Ce n'est que tout récemment que René Vanderbecken m'apprit ce qu'Alain Payelle relate dans tous les détails dans le numéro spécial "Libération" de la revue "Pèvèle".

Ah, cette matinée du 03 septembre 1944! J'aurais aimé dire : « Instant, arrête-toi ! C'est trop beau! »



Champ d'aviation allemand

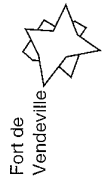
Taxy-way ceinturant le terrain

Hangars édifiés en 1935 par l'armée de l'air française

Baraquements édifiés en 1935 par l'armée de l'air française

PISTE O-E

PISTE N-S



Pavé d'Ennetières à Templemairs

ancienne drève des Housset Pâtés

Box numérotés de 1 à 41 (édifiés par les allemands de 1941 à 1942)

n° 3 n° 5

n° 2 n° 4

n° 1

Cimetière d'Ennetières

café du parapluie (rasé)

Chapelle des chiens

Ferme Dubuis

Ferme Jules Dumez

Ferme Guerbau

Ferme Henri Dupuis

Ferme Jules Peccqueur

Ferme

Ferme Bobague

Hameau du petit Ennetières

Ferme Villiers

Ferme Devornay

Maison Gardon

Hameau du petit Ennetières

Batte de Siclin

Pavé de flak

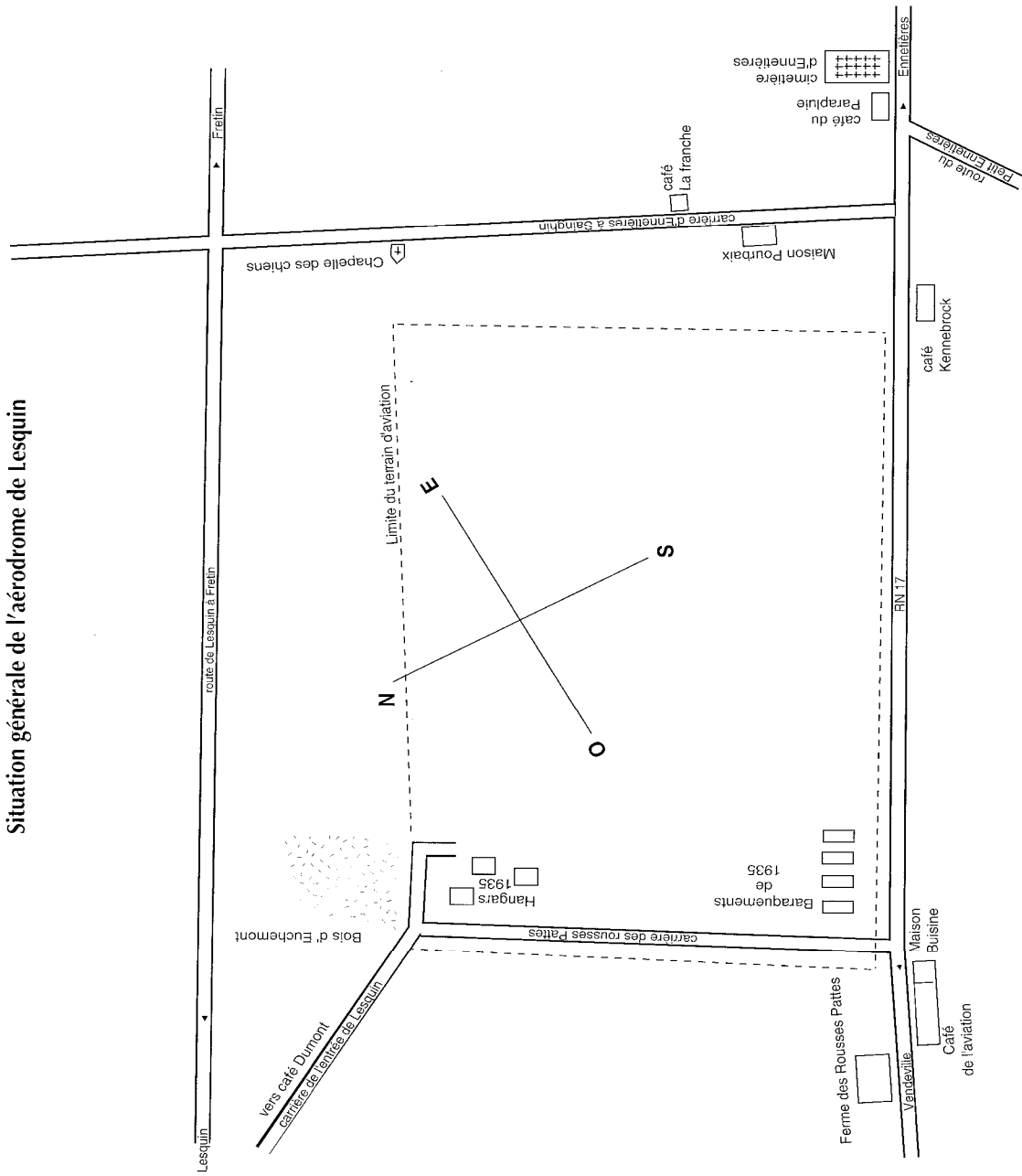
Eglise d'Ennetières

R. N 17

R. N 17

Fort de Vendeville

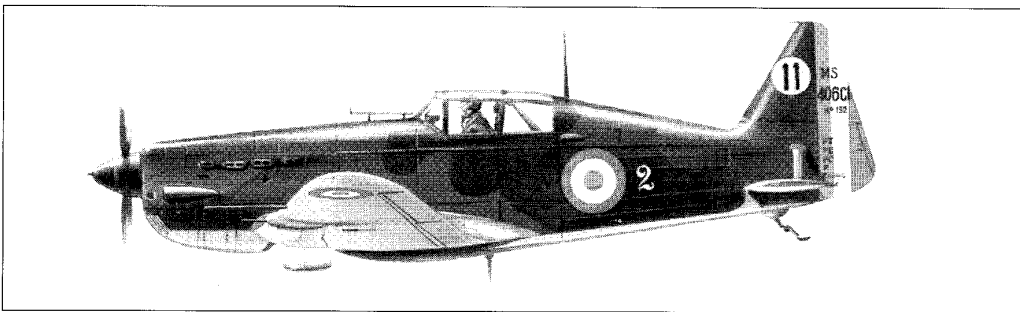
## Situation générale de l'aérodrome de Lesquin





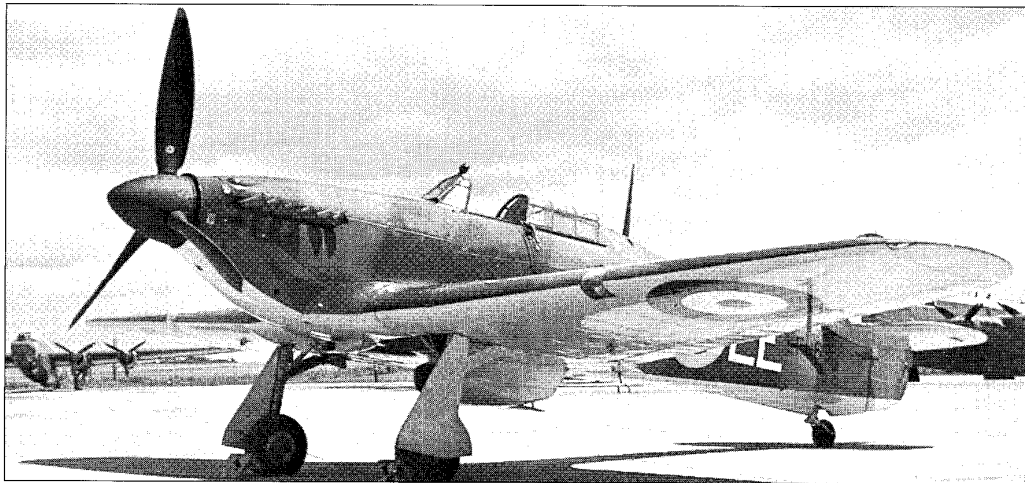
#### DEWOITINE D 520 (France)

- Type: Monoplace de chasse
- Moteurs: 1 Hispano-Suiza 12Y45, 12 cylindres en V de 910 cv
- Armement: 1 canon Hispano-Suiza de 20 mm et 4 mitrailleuses de 7,5 mm
- Vitesse: 530 km/h
- Plafond: 12.000 m
- Rayon d'action: 1.200 km
- Poids: à vide: 2.300 kg, en charge: 3.600 kg
- Envergure: 10 m 20
- Longueur: 9 m 30
- Hauteur: 2 m 80



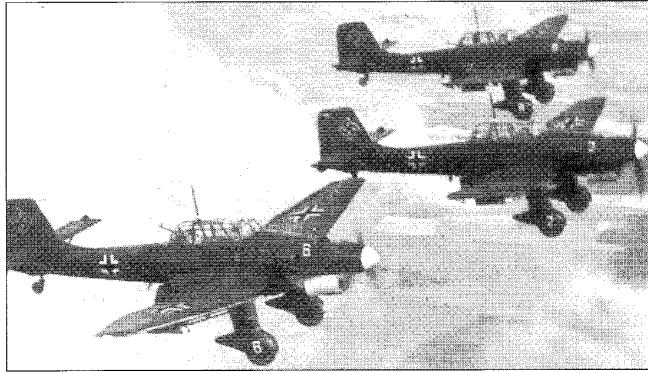
#### MORANE-SAULNIER MS 406 (France)

- Type: Monoplace de chasse
- Moteurs: 1 Hispano-Suiza 12Y31, 12 cylindres refroidi par liquide, de 860 cv
- Armement: 1 canon Hispano-Suiza 20 mm et 2 mitrailleuses de 7,5 mm
- Vitesse: 480 km/h
- Plafond: 10.300 m
- Rayon d'action: maximum 1.400 km
- Poids: à vide: 2.100 kg, en charge: 3 000 kg
- Envergure: 11 m 30
- Longueur: 8 m 80
- Hauteur: 3 m 05



#### HAWKER Hurricane I (Angleterre)

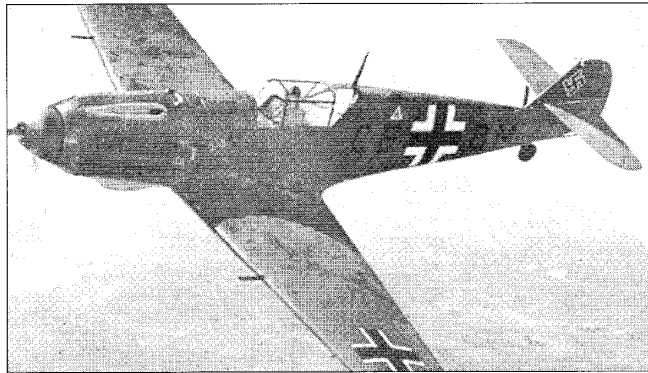
- Type: Monoplace de chasse
- Moteurs: 1 Rolls-Royce Merlin III de 1.030 cv, 12 cylindres en V
- Armement: 8 mitrailleuses Browning .303 (7,62 mm)
- Vitesse: Maximum 525 km/h à 5.400 m
- Plafond: 11.100 m
- Rayon d'action: 670 km
- Poids: à vide: 2 550 kg, en charge: 3 200 kg
- Envergure: 13 m 20
- Longueur: 10 m 20
- Hauteur: 2 m 60



### JUNKERS JU 87 (1935) (Allemagne)

- Type: Bombardier en piqué biplace, et support rapproché
- Moteur: Junkers Jumo 211J-12 cylindres en ligne, refroidissement hydraulique, 1.400 cv au décollage
- Armement: deux mitrailleuses MG17 de 7,92 mm fixes et une mitrailleuse à tubes jumelés MG81 de 7,92 mm, plus jusqu'à 3.968 livres de bombes ou deux conteneurs renfermant chacun six mitrailleuses MG17, ou deux canons MGFF 20 mm, ou deux caisses de 92 bombes anti-personnel de 4,4 livres
- Vitesse: 410 km/h à 4.414 m
- Montée: 4.500 m en 19 minutes 48 secondes
- Rayon d'action: 1.534 km
- Poids: 8 600 livres (vide) 14.550 livres (chargé)
- Envergure: 13,74 m
- Longueur: 11,35 m
- Hauteur: 3,44 m

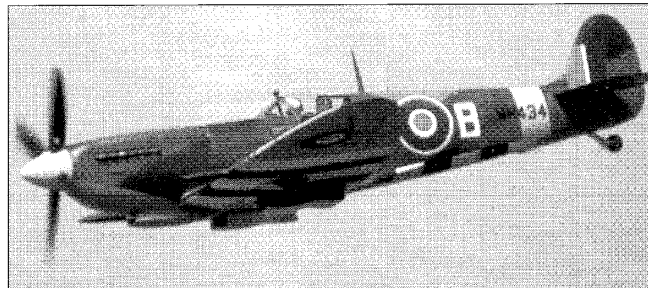
*Le Junkers Ju 87 plus souvent appelé «Stuka», n'était pas particulièrement réussi mais il eut, dans la Deuxième Guerre mondiale, un impact psychologique dévastateur. (Il était équipé d'une sirène).*



### MESSERSCHMITT BF 109 E (Emil) (Allemagne)

Origine: Bayerische Flugzeugwerke rebaptisée en 1938 Messerschmitt AG • Type: monoplace de chasse (également chasseur bombardier) • Moteur: selon les versions, un Daimler-Benz DB 601 A de 1 100 CV, un DB 601 N de 1 200 CV ou un DB 601 E de 1 300 CV. • Dimensions: envergure: 9,87 m • longueur: 8,64 m • hauteur: 2,28 m • Poids: à vide: 1 900 kg, maximum: 2 505 à 2 800 kg • Performances: vitesse maximum: 560-570 km/h • vitesse ascensionnelle: 1 000 m/min • plafond: 10 500-11 000 m • autonomie normale: 700 km • Armement: E-1: 2 MG17 (7,92 mm) de capot et 2 MG17 (7,92 mm) d'ailes E-2: 2 MG17 (7,92 mm) de capot, 2 canons MGFF (20 mm) d'ailes et 1 canon MGFF (20 mm) tirant par le moyeu de l'hélice E-3: 2 MG17 (7,92 mm) de capot et 2 canons MGFF (20 mm) d'ailes

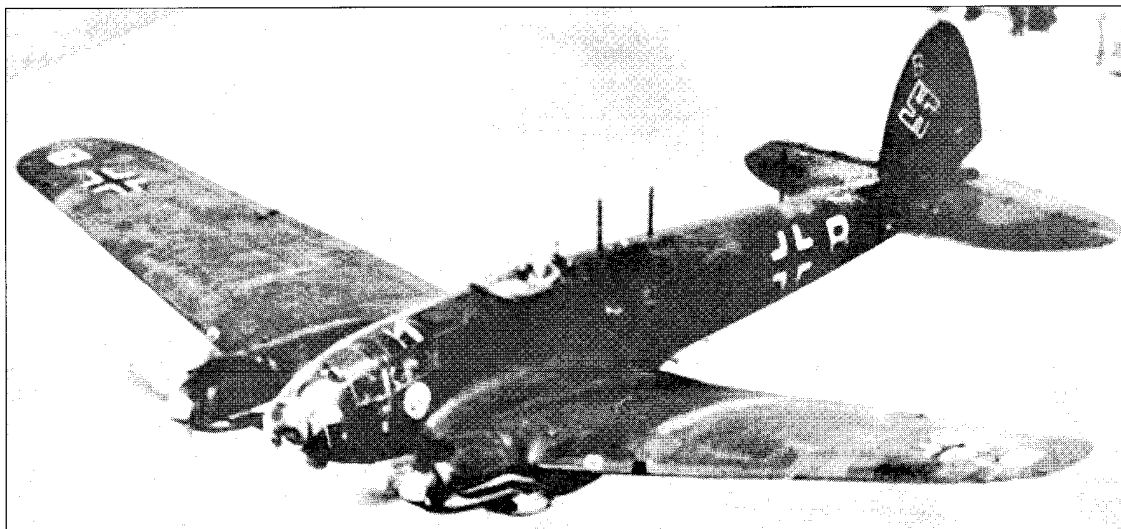
*Certains appareils pouvaient être armés de 4 bombes de 50 kg sous les ailes ou d'une de 250 kg sous le fuselage.*



### VICKERS SUPERMARINE « Spitfire MK IX » (Angleterre)

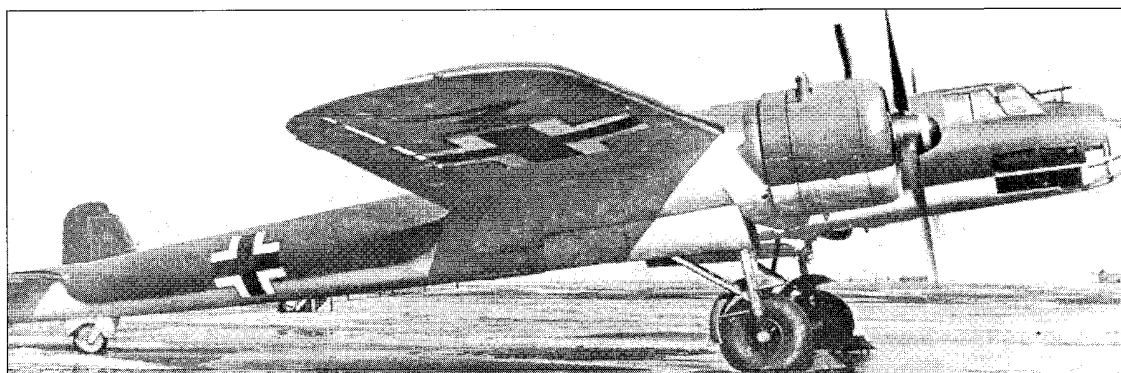
- Type: chasseur intercepteur monoplace
- Moteur: Rolls-Royce Merlin III, 12 cylindres en V, en ligne, refroidissement hydraulique, 1030 CV au décollage
- Armement: 8 mitrailleuses Browning de 0,303 pouces, 300 cartouches chacune
- Vitesse: 582 km/h à 5 800 mètres
- Montée initiale: 762 mètres par minute
- Montée: 6.096 m en 9 minutes 24 secondes
- Plafond: 9.723 m
- Rayon d'action: 635 km
- Poids: 4.810 livres (vide) 6.200 livres (chargé)
- Envergure: 10 m
- Longueur: 9,11 m
- Hauteur: 3,72 m





#### HEINKEL He 111 P (Allemagne)

Origine: Ernst Heinkel AG • Type: bombardier moyen quadriplace ou quintuplace • Moteurs: deux Daimler-Benz DB 601 A-1, 12 cylindres en V inversé à refroidissement par liquide de 1.100 CV. • Dimensions: envergure: 22,60 m • longueur: 16,40 m • hauteur: 4 m • Poids: à vide: 8.000 kg à pleine charge: 13.500 kg • Performances: vitesse maximum: 390 km/h (au poids maximum 330 km/h) • montée à 4 500 m - au poids brut normal en 30-35 minutes • au poids maximum en 50 minutes • plafond: environ 7.800 m au poids brut normal • moins de 5.000 m au poids maximum • autonomie avec charge de bombes maximum: environ 1.200 km • Armement: 3 mitrailleuses Rheinmetall MG15 (7,92 mm) à commande manuelle réparties dans le carénage de nez, en position dorsale et dans le poste ventral.

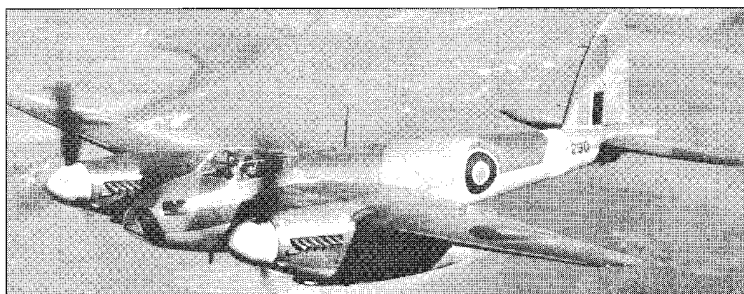


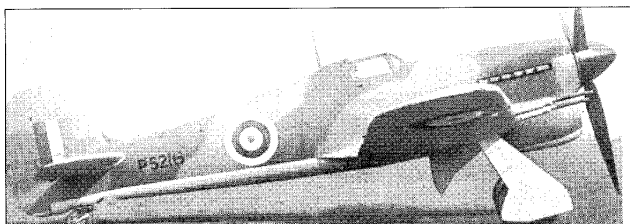
#### DORNIER Do 17 Z (Allemagne)

Origine: Dornier-Werke GmbH • Type: bombardier moyen et avion de reconnaissance quadriplace • Moteurs: deux Bramo Fafnir 323 P, neuf cylindres radiaux de 1 000 CV • Dimensions: envergure: 18 m • longueur: 15,79 m • hauteur: 4,56 m • Poids: à vide: 5 210 kg • à pleine charge: 9 000 kg • Performances: vitesse maximum: 425 km/h • plafond: 8 150 m • autonomie avec la moitié de la charge de bombes: 1 160 km • Armement: 6 mitrailleuses Rheinmetall MG15 (7,92 mm) dont une fixée dans le nez, les autres étant commandées manuellement dans le pare-brise frontal, les deux fenêtres de côté et à l'arrière (au-dessus et en-dessous) • capacité de la soute à bombes interne: 1 000 kg

#### DE HAVILLAND « Mosquito » (1940) (britannique)

- Type: bombardier biplace
- Moteurs: deux Rolls-Royce Merlin 21, 12 cylindres en ligne, refroidissement hydraulique, 1.460 CV chacun à 1.315 m
- Armement: jusqu'à 4 000 livres de bombes
- Vitesse: 619 km/h à 3 962 m
- Montée initiale: 762 m par minute
- Plafond: 10 363 m
- Rayon d'action: 3 382 km
- Poids: 13 400 livres (vide) 22 570 livres (chargé)
- Envergure: 16,47 m
- Longueur: 12,29 m
- Hauteur: 5,23 m



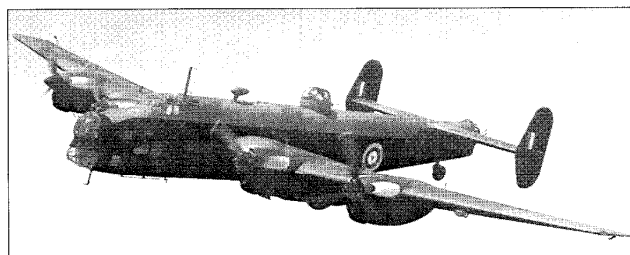
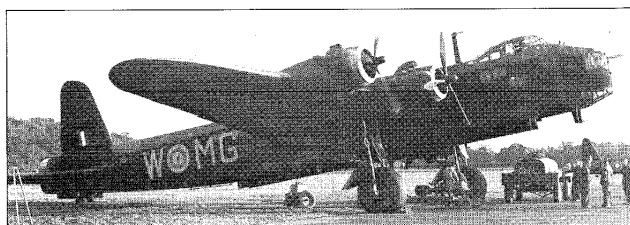


#### **HAWKER « Typhoon » (Angleterre)**

- Type: Chasseur-bombardier mono-place
- Moteurs: 1 Napier Sabre de 2 180 CV à 24 cylindres à plat
- Armement: 4 canons 20 mm Hispano, 2 bombes de 500 kg ou 8 projectiles-fusées de 30 kg
- Vitesse: 675 km/h à 6 000 m
- Plafond: 11 300 m
- Rayon d'action: minimum: 1000 km maximum avec réservoirs supplémentaires: 1 600 km
- Poids: vide: 4 400 kg en charge: 5 700 kg
- Envergure: 13,80 m
- Longueur: 10,50 m
- Hauteur: 5,10 m

#### **SHORT « Stirling » (Angleterre)**

- Type: bombardier lourd quadrimoteur
- Moteurs: 4 Bristol Hercules XI de 14 cylindres refroidis par air, de 1.590 CV
- Armement: 8 mitrailleuses 0,303 (7,62 mm) et une charge de bombes de 7 000 kg
- Vitesse: 420 km/h
- Plafond: 6 800 m
- Rayon d'action: 950 km
- Poids: à vide: 22 000 kg en charge maximale: 35 000 kg
- Envergure: 33 m
- Longueur: 29 m
- Hauteur: 7,20 m

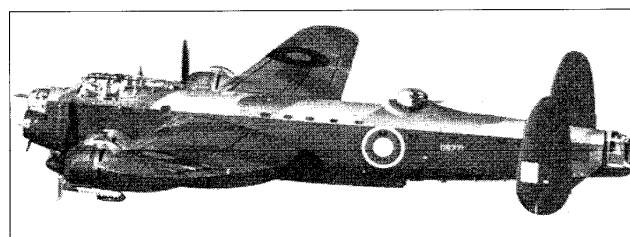


#### **HANDLEY-PAGE « Halifax » (Angleterre)**

- Type: bombardier lourd quadrimoteur
- Moteurs: quatre Bristol Hercules XVI de 14 cylindres en étoile refroidis par air de 1 615 CV
- Armement: 8 mitrailleuses de .303 (7,62 mm)
- Vitesse: 340 km/h
- Plafond: 8 000 m
- Rayon d'action: 2 990 km
- Poids: à vide: 19 100 kg en charge: 32 500 kg
- Envergure: 64,50 m
- Longueur: 23,50 m
- Hauteur: 7 m

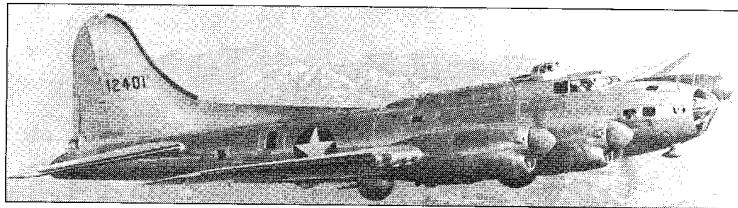
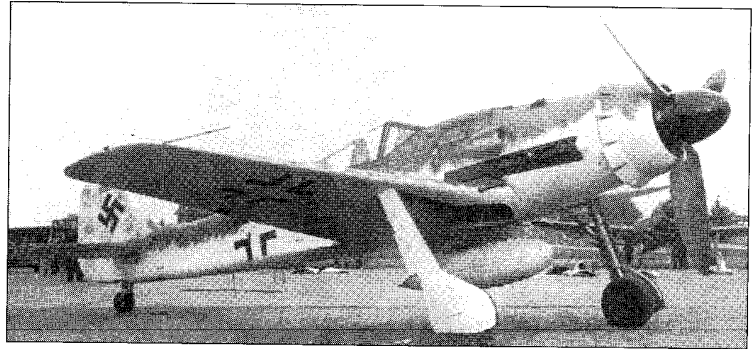
#### **AVRO « Lancaster » (1941) (Angleterre)**

- Type: bombardier lourd sept places
- Moteurs: quatre Rolls-Royce Merlin 24, 12 cylindres en ligne, refroidissement hydraulique, 1 640 CV chacun
- Armement: 10 mitrailleuses de 303 pouce pivotantes et jusqu'à 22.000 livres de bombes
- Vitesse: 462 km/h à 3 505 m
- Plafond: 7 467 km
- Rayon d'action: 2 670 km
- Poids: 36 900 livres (vide) 70 000 livres (chargé)
- Envergure: 31,08 m
- Longueur: 21,05 m
- Hauteur: 6,09 m

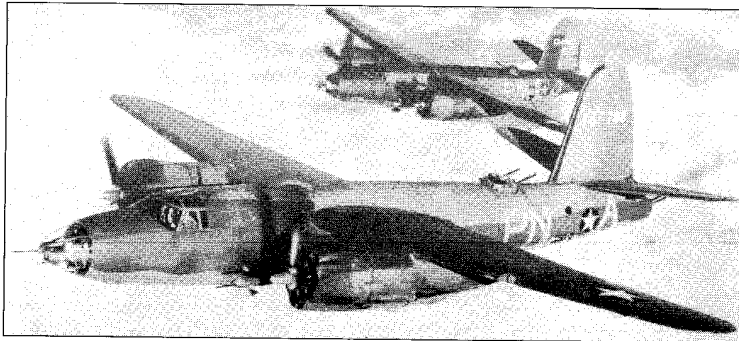


**FOCKE-WULF 190 D (Allemagne)**

- Type: monoplace de chasse d'interception à haute altitude
- Moteur: 1 Daimler-Benz DB 603, 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide, de 1 800 CV
- Armement: 1 canon MK 108 de 30 mm, 2 mitrailleuses MG 131 de 13 mm et 2 canons MG 151 de 20 mm
- Vitesse: 650 km/h
- Plafond: 13 100 m
- Rayon d'action: 800 km
- Poids: à vide: 3 500 kg en charge: 5 300 kg
- Envergure: 11,20 m
- Longueur: 9,70 m
- Hauteur: 4,30 m

**BOEING B 17 G « Flying Fortress » (Etats-Unis)**

- Type: bombardier lourd quadrimoteur
- Moteurs: 4 Wright Cyclone GR 1820 à 9 cylindres en étoile refroidis par air de 1 200 CV (1.380 avec surpuissance)
- Armement: 13 mitrailleuses .50 (12,5 mm) Browning, porte 8 500 kg de bombes
- Vitesse: 480 km/h à 10 000 m
- Plafond: 11 850 m
- Rayon d'action: 3 000 km
- Poids: à vide: 16 360 kg en charge maximale: 36 000 kg
- Envergure: 34,50 m
- Longueur: 24,70 m
- Hauteur: 6,10 m

**MARTIN B-26 Marauder (Etats-Unis)**

- Origine: Glenn Martin (U.S.A.)
- Type: bombardier moyen, 5 à 7 places
- Moteurs: 2 Pratt à Whitney Double Wasp R-2800-S1A4G, 18 cylindres de 2 000 CV
- Dimensions: envergure: (B-26 A et les 641 premiers B-26 B) 19,80 m, autres versions 21,64 m
- Longueur: (B-26 A et B) 17,75 m (B-26 F et G) 17,23 m
- Hauteur: (B-26 A à E) 6,04 m, autres versions 6,55 m
- Poids: à vide: (les premières versions) 10 443 kg - (B-26 F et G) 11 490 kg à pleine charge: (B-26) 14 528 kg - (B-26 A) 14 992 kg - (641 premiers B-26 B) 15 436 kg puis 16 783 kg (B-26 F) 17 252 kg - (B-26 G) 17 340 Kg
- Performances: vitesse maximum: (jusqu'au B-26 E) 500 km/h - (B-26 F et G) 451 km/h
- vitesse ascensionnelle: 305 m/min.
- plafond: (jusqu'au B-26 E) 7 000 m - (B-26 F et G) 6.040 m
- autonomie avec charge de 1 361 kg de bombes: 1 850 km
- Armement: (B-26 A) 5 Browning .30 (7,62 mm) ou .50 (12,7 mm) dans le nez, 2 Browning en tourelle dorsale, une Browning de queue et parfois une ventrale. (B-26 B à E) une Browning .50 (12,7 mm) manuelle de nez, 4 Browning .50 (12,7 mm) fixes de part et d'autre du nez, 2 Browning .50 (12,7 mm) de part et d'autre du fuselage, 2 Browning .50 (12,7 mm) en tourelle de queue. Soit au total 11 mitrailleuses de .50 (12,7 mm) plus une charge de 1.814 kg de bombes.

N.B. : Les calibres de mitrailleuses sont calculés chez les Anglo-Saxons en fractions de pouce ( $\pm 2$  cm 1/2)

Exemple: • 303 = 303/1000<sup>e</sup> de pouce, soit  $\pm 7$  mm 62

• 50 = 50/1000<sup>e</sup> de pouce, soit  $\pm 12$  mm 27



### Le B26 41-31653 KX-M "King Bee"

Pilot: 1st Lt. Ernest L. Anderson; Co-Pilot: 2nd Lt. Donald Stevenson; Nav. & Bomb: 2nd Lt. Earl T. Miller; Engineer Gunner: S/Sgt. Robert L. Abell; Radio Op Gunner: S/Sgt. William B. Powers, Jr.;  
Gunner: Sgt. Harry C. Seth

- Le 31 août devait être un jour de choc pour le Groupe sur la mission du terrain d'aviation Lille/Vendeville.

Les canons antiaériens sur la cible ont tiré sur le groupe de B26

Un coup direct et le " King Bee" est coupé en deux. Sur les photographies on peut voir les deux moitiés

trébuchant sur la cible. Soudainement la guerre était devenue très personnelle.

[http://www.b26.com/historian/trevor\\_allen/king\\_bee.htm](http://www.b26.com/historian/trevor_allen/king_bee.htm)



31 Aout 1943 Vendeville

.....



31 Aout 1943 Vendeville





09 mai 1944 Lesquin



**LESQUIN 2008**



Le squadron 302 “ City of Poznan “ fut le premier squadron de chasse de la royal air force à se poser à Lesquin. Il était composé essentiellement d’aviateurs polonais.

Formé le 13 juillet 1940 avec des personnels Polonais échappés de France après l’invasion allemande, le Squadron 302 débute l’entraînement sur Hurricanes à Leconfield et à la mi-October s’installe à Northolt pour prendre part à la dernière phase de la Bataille d’Angleterre. En mai 1941 le Squadron s’installe sur l’île de Man, où il est chargé d’assurer la protection des convois qui croisent en mer du Nord. Il est à nouveau transféré dans le Sud Ouest de l’Angleterre en août 1941 où il se re-équipe en Spitfires en octobre. Avec ce nouvel appareil, il commence les missions offensives au-dessus de la France jusqu’en février 1943, lorsque le Squadron s’installe dans le Lincolnshire puis dans le Yorkshire pour 4 mois d’opérations défensives. En juin 1943, il est intégré à la 2nd TAF et participe aux Sweep au-dessus de la France dans le cadre de la préparation du débarquement de Normandie. En avril 1944, le Squadron se spécialise dans le soutien rapproché et effectue désormais des missions de chasse-bombardement, missions qu’il continue à conduire pendant toute la bataille de Normandie. Après la bataille de Normandie, le Squadron s’installe en Belgique en octobre et combat depuis ce pays jusqu’à la fin de la guerre, s’attaquant à tous les objectifs terrestres situés en territoire ennemi jusqu’à la fin avril, époque à laquelle le Squadron s’installe en Allemagne où il reste jusqu’à la dissolution du Squadron, le 18 décembre 1946.



## Squadron 302 "City of Poznan"

Vendeville

16.09.44

02.10.44

Spitfire IX

Les spitfires du 302 sqn sur la base de (Lesquin , vendeville) 09/1944

code B51



Bronislaw Malinowski Spitfire V WX-F





Les Spitfires du 302 Sqn sur la base de Lille-vendeville, en France, l'été 1944. Le ML124/ "WX-E" était piloté par plusieurs as, en particulier le S/Ldr Krol et le F/Lt Gnys. Le MJ783/"WX-F" " était utilisé occasionnellement par le G/C Gabszewicz, officier commandant la 131 wing. Le ML 358 /"WX-F" " était également piloté par Gabszewicz et par son ami, l'as F/Lt Sologub. Volant sur Spitfire IX et se vantant de la présence de plusieurs as dans ses rangs, le 302 Sqn n'obtint cependant aucune victoire pendant l'année 1944. Il était en effet principalement affecté à des missions d'attaque au sol.

## Jan Krajewski est l'un de ces aviateurs polonais.

Grade: P/O Jan KRAJEWSKI  
Matricule: P2065  
Unité : RAF. Polish Regiment : No. 302 Polish fighter squadron (city of Poznan)

On peut retrouver des infos sur les sites suivants.

<http://www.mysliwcy.pl/nadlille.htm>  
<http://www.mysliwcy.pl/novicjusz.htm>  
<http://www.mysliwcy.pl/new2002.htm>



D'abord P/O (sous lieutenant) durant l'année 1943, il obtint deux victoires, Une le 10 juin 1943 (FW 190) et le 08 septembre 1943 (FW 190).

Name	Victories			V-1	Other Victories	Comments
	Confirmed	Probable	Damaged			
Janicki, Zbigniew	2 [1+1]	0	2			
Ostowicz, Antoni	2 [1+1]	0	2			
Smigielski, Jan	2	0	2	3 [2+1]		
Szumowski, Tadeusz	2 [1+1]	0	2 [1+1]			
Brzezina, Stanislaw	2	0	1			
Drybański, Zygmunt	2	0	1			
Głowacki, Witold Józef	2 [1+1]	0	1			
Karwowski, Włodzimierz	2	0	1		0+1 UD	
Korwel, Wacław	2	0	1			
Kudrewicz, Brunon	2	0	1			
Kumiega, Tadeusz Leon	2 [1+1]	0	1 [0+1]			
Mach, Bronisław	2	0	1			
Maliński, Jan	2 [1+1]	0	1			
Mencel, Jerzy	2 [1+1]	0	1			
Mierzwa, Bogusław	2 [0+2]	0	1 [0+1]			
Niemiec, Paweł	2	0	1	1 [0+1]		
Pomietlarz, Jan	2 [1+1]	0	1	2 [1+1]		
Rudowski, Stanisław	2	0	1	10 [7+3]		
Stasik, Józef	2	0	1			
Woliński, Kazimierz	2	0	1			
Andruszków, Tadeusz	2 [1+1]	0	0			
Andrzejewski, Stanisław	2	0	0		1G	
Barański, Wieńczysław	2 [1+1]	0	0			
Beda, Antoni	2 [1+1]	0	0			
Bibrowicz, Henryk	2	0	0	1		
Breyner, Stanisław	2	0	0			
Brochocki, Jerzy	2	0	0			
Bury-Burzymyski, Jan	2	0	0			
Giermer, Wacław	2 [1+1]	0	0			
Grudziński, Władysław	2	0	0			
Grzeszczak, Bohdan	2	0	0			
Chciuk, Władysław	2	0	0			
Chłopiak, Tadeusz Paweł	2 [1+1]	0	0			
Krajewski, Jan	2	0	0			
Krawczyński, Karol	2	0	0			
Kuryłowicz, Lew	2	0	0			
Kustrzyński, Zbigniew	2	0	0			
Mickiewicz, Bronisław	2	0	0		0+1 U	
Nowosielski, Bożydar	2 [1+1]	0	0	1		
Parafieński, Mieczysław	2	0	0			
Prętkiewicz, Franciszek	2 [1+1]	0	0			
Rogowski, Jan Aleksander	2	0	0	5 [3+2]		
Samoliński, Michał	2	0	0			
Schmidt, Jerzy	2	0	0	4 [2+2]		

P0722	F/O	Woliński Kazimierz	2	-	1
P0382	F/Lt	Drybański Zygmunt	2	-	1
P1284	F/Lt	Karwowski Włodzimierz	2	-	- + 1
P2456	F/O	Brochocki Jerzy	2	-	-
P782056	W/O	Szempliński Lucjan	2	-	-
P2065	P/O	Krajewski Jan	2	-	-
P780965	F/Sgt	Rogowski Jan	2	-	-
P0645	F/O	Grudziński Władysław	2	-	-
P76709	P/O	Samoliński Michał	2	-	-
P0244	F/O	Wielgus Stanisław	2	-	-
P1391	F/Lt	Grzeszczak Bogdan	2	-	-
P1676	F/O	Szelestowski Mirosław	2	-	-

[http://www.cieldegloire.com/sq\\_ref\\_302.php](http://www.cieldegloire.com/sq_ref_302.php)

1943		1943		1943	
30.06.43	☐ (Sgt) Makosz	Ouest Landela	Spitfire Vc EP516	CA / Fw 190	Saute en parachute Prisonnier Reco météo - Après midi - JG 2
24.08.43	☐ (F/L) Dec	Manche	Spitfire V AR385	Panne moteur	Tué accidentellement Vole d'entraînement
08.09.43	☐ (F/O) Sniiec	Lille	Spitfire V AA909	CA / Flak ?	Evadé Ramrod S41 - Matin - Rentre via Gibraltar
08.09.43	☐ (W/O) Malinowski B	Lille	Spitfire V AA928	CA / Flak ?	Evadé Ramrod S41 - Matin
08.09.43	☐ ?	France	Spitfire V EP558	CA / Flak ?	Indétine Appareil endommagé
19.09.43	☐ (Sgt) Krzystofinski	Bethune	Spitfire Vb W3631	Flak	Indétine Ramrod 233 - Après midi - Récupéré en mer ☉
1944		1944		1944	
04.01.44	☐ (F/S) Nosowski	Cap Gris nez	Spitfire IX MA791	Flak	Indétine Avertisseage forcé Ramrod 416 - Matin atterit à Hawkinge
09.03.44	☐ (F/O) Krajewski J	Bradwell Bay	Spitfire IX MH853	Flak	Bleasé Avertisseage forcé Ramrod - Après midi - atterrissage forcé à Bradwell Bay
22.06.44	☐ (W/O) Luczynsyn	Normandie	Spitfire IX ML257	CA / Flak ?	Indétine Avertisseage forcé Patrouille plage - atterit en France
31.07.44	☐ (F/S) Szadkowski	France	Spitfire IX M945	Flak	Indétine Reco armée
14.08.44	☐ (F/S) Zendaleki	Bernay	Spitfire IX NH608	Flak	Indétine Reco armée - Attaque d'une colonne motorisée
07.12.44	☐ (F/O) Napiorkowski	Angleterre	Spitfire IX ML370	CA / Chasseur	Tué au combat Meurt pendant son trajet vers l'hôpital

Le 09 mars 1944 F/O (lieutenant) à bord d'un Spitfire IX n° série MH853 il fut touché par la Flak. Il effectua un atterrissage forcé à Bradwell Bay (blessé).

Il est né le 22/09/1920

Décédé le 06/06/1993 à santa Monica CA , USA

Médaille de la ORDER VIRTUTI MILITARI Nr8593 le 05/06/1944

Extrait livret militaire

MORPETH

4763 et 4764  
 58 O.T.U. (Indien)  
 302 Squadron  
 Spitfire  
 D.S.P.

6. 2. 43.  
 4. 43.  
 17. 6. 44.

P. 2065  
 PIL. 67  
**KRAJEWSKI JAN**  
 22. IX. 1920.

Podr. 1.1.43. R. 3/43.	O.P. 14/43.
F/O.	1. K.W. 18/43.
F/L. 1.1.45. DGP/A/4/45. 3.3.45.	2. K.W. 26/43.
	K.M. 16/44.
	O.F. 16/44.

2 - -

UWAGI: Zwolniony z P.A.F. 2 dniem 1.9.1945. Podstawa DGP/A/19/45-21.9.45./Zesz+ Nr 25)



Jan Krajewski Squadron 302 « City of Poznan »

**Le 08/09/1943**, des chasseurs polonais chargés de la protection des bombardiers B26 (Ramrod S41) ont combattu dans le ciel de Lille des chasseurs allemands (Z 5/JG2, I 8/JG26). A l'issue de la bataille les polonais ont déclaré 8 avions allemands touchés dont 2 abattus et un gravement endommagé, un des pilotes témoigne, il n'avait pas un an de vol .

C'était le lieutenant (F/O) Jan Krajewski qui volait sur spitfire IX ( N° de série BL 905) a abattu ce jour là un FW 190.

### AU DESSUS DE LILLE

Ils ont été réveillés plus tôt, pendant le petit déjeuner, personne ne dit mot.

C'était un matin typiquement anglais, humide et froid.

La voiture qui devait nous conduire à la salle de conférence était en retard de 10 minutes. Arrivés dans la salle de conférence, un officier était debout devant une très grande carte de France, devant la carte nos langues se délièrent, un officier des renseignements fit son entrée tenant à la main une feuille de papier.

L'instructeur dit que la mission est de bombarder l'aérodrome à coté de Lille, pour cela il y aura les américains avec des marauders, les anglais en protection moyenne et vous en protection haute.

L'instructeur donna encore quelques consignes et quitta la salle

.Nous avons 17 minutes pour décoller .Le premier à partir était le groupe Wilenski, et dans la foulée se fut nous .Moi je vole en

position d'ailier et je suis le chef d'escadrille, c'est un pilote aguerri, il a sur le coté de son avion 7 dessins de ses succès pendant les batailles .Nous faisons le tour de l'aérodrome, à notre droite nous apercevons à peine Londres (brouillard). En route, à coté du Channel, on a rencontré les américains (3 belles formations). On s'est mis en position. Plus on avançait plus le temps devenait beau et clair. Au milieu du Channel le soleil brillait, nous avons remonté vers les nuages pour nous mettre à l'abri .Arrivé au dessus de la France il n'y avait plus aucun nuages. La DCA allemande nous a tiré dessus. Nous volions tous tranquillement sans prêter attention aux fumées noires autour de nous.



Rien n'empêcher notre vol, la zone à été bombardé. Les bombes ont été larguées sur les bâtiments du terrain d'aviation. On n'a laissé que des volutes de fumée au sol.

On est reparti. A ce moment là, des focke-wulf 190 et des Messerschmitt BF-109 ont attaqué nos 4 Spitfires. Le combat a commencé. On été en minorité (4 contre 15). Cela nous a été favorable car il n'est pas facile d'attaquer à quinze en même temps, certains devaient attendre leur tour et se tenaient au loin. Pendant l'attaque nous avons pris une tactique de défense. On a vu arriver ensuite 4 focke-wulf 190 apparemment pilotés par des aviateurs expérimentés. Cela se voyait bien car il attendait la moindre erreur de notre part pour attaquer. Ayant perdu patience ils nous sont tombés dessus. Nous nous sommes battus à 4 en même temps. A un moment de l'attaque, voyant ce qui se passait j'ai fait un face à face. Un avion allemand tombait vers le sol. Un autre a tenté de le protéger mais c'était peine perdu. Je voulais poursuivre 2 avions proche de moi, mais j'ai du venir en aide à un spitfire en feu. Puis je me suis aperçu qu'un Messerschmitt était juste derrière moi. Sans réfléchir j'ai brutalement viré court pour éviter l'attaque ce qui fait que je me suis retrouve loin des autres. De retour à la base j'ai appris que nous avions perdu des pilotes.

W/O B.Malinowski (Spitfire V N° de série AA928) et F/O C.Sniec (Spitfire V N° de série AA909) grâce à l'aide trouvé sur place (réseau comète ??) on put regagner l'Angleterre.

Ce jour là coté allemand (Le 08/09/1943)

Les 2 pilotes allemands qui ont abattu B.Malinowski et C.Sniec

08.09.43	Uffz. Günther Jahn	Stab II./JG 2	Spitfire	10 km. S. Lille: 1.500 m.	09.30	Film C. 2031/II Anerk: ASM
08.09.43	Uffz. Gebhard Wildensteiner	5./JG 2	Spitfire	9 km. N.E. Ypres: tiefflug	10.40	Film C. 2031/II Anerk: Nr. -

Ce jour là du coté allié (Le 08/09/1943)

victoires confirmées

W/O B.Malinowski 2 Messerschmitt BF-109 ,  
 F/Lt B.GLADYCH 1 Messerschmitt BF-109 ,  
 F/Sgt E.LOSKA 1 Messerschmitt BF-109 ,  
 P/O J.KRAJEWSKI 1 focke-wulf 190 ,

victoires probables

F/Lt B.GLADYCH 1 focke-wulf 190 ,  
 F/O C.SNIEC 1 Messerschmitt BF-109 ,

Le 10/06/1943 coté allié

victoires confirmées

F/O C.SNIEC 1 focke-wulf 190 ,  
 Sgt J.Krzysztofinski 1 focke-wulf 190 ,  
 F/Lt B.GLADYCH 1 Messerschmitt BF-109 ,  
 P/O J.KRAJEWSKI 1 focke-wulf 190 ,

## victoires probables

F/O B.Kaczmarek 1 Messerschmitt BF-109 ,

## Endommagés

Sgt E.Luczyszyn 1 focke-wulf 190 ,

Le 09/03/1944

F/O J.KRAJEWSKI Spitfire IX ( N° de série MH853) a été touché par la Flak dans l'après midi. Blessé il fera un atterrissage forcé près de la baie de Bradwell..

## **NOVICE**

Il était silencieux et discret .On l'aimait. Le commandant souhaitait qu'il fasse une opération avec un pilote. Pour l'instant nous avions beaucoup de travail, personne ne pouvait s'entraîner avec lui .Il marchait tristement et attendait patiemment .Le temps était très beau, on volait 3 fois par jour au dessus de la France. Le novice attendait son tour pour voler avec son groupe. Enfin ce jour arriva et aussi le mauvais temps. Seul le commandant le pris pour l'entraînement (c'était son habitude de prendre un nouveau pour sa première mission). Les autres pilotes restaient là assis aucun ne s'intéressaient à ce que faisait leur commandant et le nouveau. Le novice préoccupé par son vol écoutait attentivement les conseils de son commandant qui expliquait méticuleusement tout le vol. Ensuite il lui demanda s'il avait bien compris, signa le livre de vol et se dirigea vers son appareil. Les pilotes se levèrent et regardèrent par la fenêtre, d'autres sortirent au dehors. Le commandant sorti le premier du box, derrière lui Bolek : c'était son nom. Je reconnais que sachant les méthodes du commandant pour les nouveaux je plaignais le pauvre Bolek. Il partit un peu derrière le chef. Ils se sont absentés au moins une heure. A l'oreille on pouvait entendre les bruits de leurs moteurs. Ils atterrissent enfin. Le commandant était furieux bolek était pale et en sueur. Je demandais à bolek s'il ne pleuvait pas la haut tellement les gouttes tombaient de son visage. Le commandant avec sa patience lui expliqua ses erreurs. A partir de ce jour il passa pas mal de temps avec lui. Bolek avait déjà fait son tour avec un autre pilote, il attendait seulement son baptême du feu. Par malchance on avait des opérations sérieuses au loin. Les opérations demandent du monde et une grande discipline aérienne. En un mot Bolek attendait un vol facile, mais on appelait cela un vol à tarif réduit. A la fin ce jour arriva, son jour. Ce vol que tout le monde certifiait la mission a tarif réduit. Nous volions en escorte pour un bombardement aux environs de Rouen. On se disait qu'on partait pour une excursion aventureuse. Nous les premiers et derrière notre fidele compatriote Wilenski, pour l'instant on volait tranquille. Les bombardiers comme d'habitude avaient accompli leur travail avec une grande précision. On commençait à rentrer à la base quand brusquement sorti des nuages une vingtaine de chasseurs allemands (des focke-wulf 190) sont apparus et nous ont attaqués tous les quatre. Je dis la "poisse" parce qu'on avait Bolek avec nous et aussi le commandant avait peu l'habitude des combats.

Il avait toujours dés qu'il sortait un pilote près de ses ailes pour sa défense. Le commandant sans scrupule se mit à l'écart du combat et à la tactique de défense nous fîmes un cercle défensif autour de lui.

Le novice sur ces traces à pris la direction des opérations. Exactement toutes les manœuvres enseignées. Les allemands attaquaient par trois, comme des engragés. Tous tiraient, ils ouvraient le feu de loin essayant chaque fois d'améliorer leurs tirs. Je dois avouer que cela nous à impressionnés et déprimés. Quelques pilotes tiraient vers le haut, d'autres sur le coté.

Le commandant comprenant la situation, nous a mis loin des feux ennemis .A ce moment 4 focke-wulf 190 se sont dirigés vers nous en tirant sans relâche.



Je voyais les obus tout autour de nous. Au même moment je vois un allemand arrivé doucement derrière moi à ma droite. J'ai dû l'abattre car si je m'en débarrassais pas c'est lui qui m'aurait abattu. Ouf j'ai eu chaud ! Enfin nous avons pu nous extirper des allemands.

Nous rentrons à la base et nous avons racontés notre histoire.

Chacun de nous trois avec beaucoup d'émotions avons pensé aux pilotes descendus ce jour là.

Bolek, le plus tranquille, sifflotait dans son coin, il avait encore son parachute sur le dos. Le commandant lui demanda " alors ça t'a plu cette guerre. " Oui c'était bien, bien selon les règles répondit Bolek et ne pensait même plus à la mission.

Il regrettait de ne pas avoir vu de près à quoi ressemblait un allemand. On était stupéfait.

Un moment après, quand nous sommes revenus de nos frayeurs, chacun de nous a essayé d'expliqué a Bolek ce qui s'est passé, il ne nous croyait pas.

Il pensait que pendant tout le vol il était derrière l'avion du commandant qu'il avait l'honneur de garder ses arrières.

Il a eu peur qu'on fasse des histoires, qu'il aurait put empêcher le bon déroulement de la mission.

Le pauvre il n'avait même pas réalisé que nous étions attaqués par quatre avions ennemis. En réalité il ne s'est pas rendu compte que notre situation fût très critique.

*Jan Krajewski*

## **Non. ( Poznan) ESCADRON DE CHASSE 302 POLONAIS**

*Extrait du livre de Waclaw le Krol*

**"Polskie Dywizjony Lotnicze W Wielkiej Brytanii 1940-1945"**

*Traduit par Wilhelm Ratuszynski.*



15

**Hurricane Mk I P3931 du 302 Sqn (Polonais), piloté par le F/O W S Krol, Northolt, octobre 1940**

Krol était un pilote expérimenté qui remporta des victoires (2 individuelles sûres, 1 en collaboration et 1 probable) aussi bien avec l'aviation militaire polonaise en septembre 1939 que plus tard, avec l'armée de l'air française (3 victoires en collaboration, selon les archives françaises) entre avril et juin 1940. Krol arriva en Angleterre en passant par l'Afrique du Nord en juillet. Dans les mois qui suivirent, il rejoignit le 302 Sqn (Polonais) et entra dans le combat avec cette unité jusqu'à la fin de la bataille d'Angleterre. La seule destruction de Krol au cours de cette période avec le P3931 au-dessus d'Hawkinge fut un Bf 109 E. Cet Hurricane fut retiré des comptes seulement trois jours après,

figurant parmi les cinq Hurricane du 302 Sqn qui s'écrasèrent dans ou près de l'hippodrome de Kempton Park, lorsque leurs pilotes se perdirent dans le brouillard en rentrant à Northolt, après une patrouille sans incident. Quatre des pilotes moururent dans ce tragique accident, dont le pilote du P3931, le P/O (britannique) P. E. G. Carter, qui tenta de sauter en parachute alors qu'il n'était qu'à 15 m du sol. Contrairement à son avion, Krol parvint à survivre à la bataille et il ajouta 5 autres victoires et une autre en collaboration, en volant principalement sur des Hurricane Mk II, puis des Spitfire Mk V et IX. Il finit la guerre comme Wing commander de Coltishall.





L'escadron a été formé juillet 10, 1940, à RAF Leconfield - sous W/Cdr L. G. Nixon - à York. Son nom du fonctionnaire RAF était : Escadron de chasse 302 Polonais. Continuant la tradition d'avant-guerre de l'Armée de l'Air polonaise, des escadrons de chasse ont été donnés des noms des villes qu'ils ont postées, juste comme les unités de bombardier alèsent des noms des provinces de la Pologne. Les 302 étaient un continuator dans la tradition des 3 d'avant-guerre *Pulk Lotniczy* de l'armée de "Poznan", et 1/145 escadron défendant la France au début de 1940. Le signe visuel de ces traditions était l'insigne de l'escadron porté par le personnel et peint des côtés des habitacles d'avion. L'insigne a compris emblème de *sde 132 l'Eskadra*, un corbeau ; placé sur le fond de trois-couleurs (bleu, blanc et rouge) ; et numéros 1/145 et 302. L'escadron assigné des lettres de code étaient WX. Les pilotes de l'escadron ont porté les écharpes en soie brunes foncées. Dans toute l'existence des 302, on a observé son jour d'escadron le chaque 28 juillet, la date du premier ordre de jour publié par l'unité en 1940.

Presque tout le personnel était des vétérans des campagnes polonaises et françaises. Ces pilotes inclus avec l'expérience de combat ont gagné là. La grande majorité de Polonais a connu le non ou très peu anglais, et un certain nombre de officiers des Anglais (11) et NCO's (33) ont été signalés à l'unité. Sur le commencement, le personnel polonais numéro 163.

S/Ldr Jack Satchell a commandé l'escadron, avec le fermier et le F/Lt James Thomson de F/Lt John, commandant le vol "A" et "B" respectivement. Leurs contre-parties polonaises étaient : S/Ldr **Mieczyslaw Mumler**, Co ; F/Lt **Piotr Laguna** et F/Lt **Franciszek Jastrzebski**, vol Cos F/Lt William Riley et F/O Peter Charretier ont commandé deux sections et ont complété comme instructeurs de vol. Ont été détaillés au loin dans les positions exécutives : F/O Paul Harding (, l'officier d'intelligence ; P/O Aldrige, l'officier technique, P/O Davis, l'adjudant-major.

De la première les pilotes unité sont devenus : **Tadeusz Chlopik, Kowalski Julien, Tadeusz Czerwinski, Edouard Pilch, Stefan Wapniarek, Czeslaw Glowczynski, Stanislaw Lapka, Wlodzimierz Karwowski, Stanislaw Chalupa**, tous les officiers de pilote (en 1940 quand l'organisation de l'Armée de l'Air polonaise était dans son premier stade, tous les officiers polonais ont dû commencer par le plus bas rang de RAF, l'officier pilote), **Marian Wedzik, Janv. Palak, Edouard Paterek, Antoni Mierkiewicz** et **Antoni Siudak**, tout dans le rang du Sergeant.

Dans une question des jours, l'unité a reçu 18 ouragans Mk I, un avion moderne de combattant, armé avec huit mitrailleuses et capable des vitesses plus de 500 km/hr, de l'altitude de 30.00 pieds et de presque deux heures du vol de pleine commande de puissance.

La formation des pilotes et de la mécanique sur le nouvel équipement est allée très sans à-coup, et août 15, 1940, l'escadron était opérationnel avoué. Il a joint les rangs du groupe de 12 combattants sous la commande du maréchal Trafford Leigh-Mallory d'air.

La perfection 302 charge, devait défendre la partie de la côte orientale de l'Angleterre, de Grimsby à Scarborough. L'unité a volé brouille pour arrêter dans la force de la section, du vol ou de l'escadron. Les patrouilles côtières et de convoi ont été également volées.



Août 17, l'unité a enregistré le premier accident, car P/O Glowczynski force-a débarqué l'avion brûlant. Il a survécu, souffrant les brûlures très sérieuses. Autour de ce temps, le prochain groupe de pilotes a joint les 302. Ils étaient des officiers : **Janv. Czerny, Antoni Wczelik, Jerzy Czerniak, Waclaw Krol, Wladyslaw Gnys, Janv. Malinski, Zbigniew Wroblewski et Aleksy Zukowski**, et Sergents : **Wilhelm Kosarz, Eugeniusz Nowakiewicz, Antoni Beda et Antoni Lysek**.

Août 20, un genre différent d'"premier" de l'escadron a été enregistré : combat d'après-midi avec une reconnaissance Ju-88. Le ciel était nuageux que le jour, et l'avion allemand aient approché la côte de au-dessus de la mer du nord, franchissant à saute-mouton du nuage au nuage. La section de trois ouragans était fil par S/Ldr Satchell. Sur l'altitude de 6.000 pieds, les avions ont échangé le feu. Le Junkers a plongé dans des nuages, pour être classifié plus tard comme détruit. Deux aviateurs allemands ont emballé dehors. S/Ldr Satchell et P/O Wapniarek ont partagé les points. Un jour plus tard, une salle de commande a dirigé une autre section de Riley, de Chalupa et de Paterek vers deux Ju-88s. Les Allemands ont entouré la coque finie recherchant l'occasion de laisser tomber leurs bombes. Pendant le combat F/O de poursuite Chalupa a tiré en bas d'un avion allemand, alors que F/Lt Riley et Sgt Paterek partageait la destruction de l'autre. L'avion du Chalupa a été endommagé et il force-a débarqué des dommages légers de souffrance.

Pendant les jours et les semaines suivants, il n'y avait aucune rencontre avec les avions allemands. Les jours étaient tout à fait mais par nuit, les Allemands ont bombardé la coque. En même temps, la grande bataille avec *le Luftwaffe* a fait rage dessus au-dessus de l'Angleterre méridionale. Cette situation a frustré des pilotes, puisque leurs collègues des 303 sont devenus célèbres avec leurs victoires multiples, alors qu'ils devaient patrouiller au-dessus des convois de bateau lent, auxquels ils se sont référés en termes dérogatoires d'ordure flottante.

Quand la bataille de la Grande-Bretagne est entrée elle décide la phase, les 302 a été déplacée à RAF Duxford, nord localisé de Londres, où l'escadron a opéré à partir septembre de 14 jusqu'à 25.

Sur <sup>le</sup> 15, l'escadron brouillés une fois le matin et une fois l'après-midi, le mélangeant aux deux combattants et bombardiers allemands. Ceci a eu comme conséquence un succès spectaculaire, quand les pilotes ont mis en sac 11 avions ennemis détruits et 7 probables. Marqué : S/Ldr Satchell probables détruits et deux de 1 ; F/O Chalupa 2 a détruit ; P/O Pilch 2 a détruit ; F/O Chlopik probable détruit et 1 de 1 ; F/Lt Jastrzebski, F/O Czerwinski et Sgt Wedzik, 1 a détruit chacun ; P/O Lapka et Sgt Siudak a partagé 1 détruit ; P/O Karwowski et Sgt Palak 1 a probablement détruit chacun. L'escadron a perdu F/O Chlopik et trois ouragans ; P/O Lapka a emballé dehors tandis que P/O Karwowski force-débarquait.

16 et 17 septembre étaient des jours où l'unité n'était pas brouillée, puisque l'ennemi a montré la basse activité dans le ciel. Août 18 l'escadron a enlevé trois fois, mais seulement pendant la troisième rencontre de sortie la formation ennemie, une formation de bombardier. C'était une grande victoire sans pertes. Marqué : S/Ldr Satchell 1 avion ennemi a détruit ; F/Lt Riley 2 a détruit ; P/O Pilch probable détruit et 1 de 1 ; S/Ldr Mumler, F/O Kowalski, P/O Karwowski, P/O Wapniarek et Sgt Paterek 1 a détruit chacun ; F/Lt Jastrzebski et Sgt Wedzik 1 probable chacun ; Le fermier 1 de F/Lt a endommagé. Dans ce combat les pilotes ont tiré en bas de 2 Ju88s, 2 Do-17, 1 Do-215, ont probablement tiré en bas de six Ju88s et de 1 Do-17, et ont endommagé 1 Ju88. Sgt Paterek forcent sans risque l'ouragan endommagé débarqué.

Bien que le 19ème ait été un jour nuageux, une section était brouillée et dirigée sur un bombardier Ju88 allemand, qui a été abattu par F/O Kowalski.

Les jours à venir ont fait survivre à le non-vol. Septembre 23, les nouveaux pilotes ont joint l'escadron : P/O Bernas, P/O Kleczkowski, Sgt Zaluski et Sgt Kleniewski.

Septembre 25, l'unité retournée à Leconfield. Pendant le service régulier il n'y avait aucune rencontre d'ennemi. Novembre 11 l'unité remplacée dans Northolt (banlieues occidentales de Londres) célèbre et escadron légèrement décimé du numéro 303, qui sont venus à Lencfield pour se reposer.

Alors le survivre à au-dessus de l'Angleterre a détérioré rapidement. Souvent les jours étaient très nuageux, avec des pluies, les vents forts et des brouillards d's'introduire. Le barrage existant Londres finie de ballon a fait voler bien plus dangereux, exigeant à partir de l'attention de pilotes extra, particulièrement pendant les approches d'atterrissage.

Octobre 15, pendant la visibilité très basse et les nuages de 100%, l'escadron était brouillé pour rencontrer des vagues d'environ 100 Me109s armées avec des bombes venant pour Londres. L'escadron des Anglais 229 a joint les Polonais, et les deux groupes ont commencé au duel sans effet de surprise. Pendant la bataille féroce F/Lt Riley et P/O Krol a marqué des victoires sûres. Cependant, il y avait des pertes. Sgt Wedzik emballé dehors *de l'ouragan* brûlant. P/O Malinski s'est brisé son avion pendant l'atterrissage de force, lui-même n'étant pas blessé. Sur l'avion endommagé a débarqué S/Ldr Satchell et Sgt Kosiarz. Le dernier a coupé son aile avec une ligne d'un ballon de barrage. Seulement deux pilotes ont débarqué chez Northolt, et six autres ont débarqué ailleurs. Par le passé le survivre à les a déçagés a rendu un vol de retour à la maison.

Octobre 17 deux nouveaux pilotes ont joint l'unité : F/O Goethel et F/O Borowski. Le même jour, pendant le vol opérationnel Sgt Zaluski a perdu son orientation en nuages à la basse altitude et a été forcé de débarquer le fonctionnement hors du carburant. Il est mort en se brisant son avion dans le terrain accidenté. Le jour suivant les 302 étaient brouillés pour arrêter la formation de e des combattants allemands. Les conditions de survivre à étaient redoutables, avec des nuages de 100% jusqu'à 9.000 pieds. La première section a formé F/Lt Thomson, S/Ldr Mumler et F/O Karwowski, le deuxième F/Lt Wczelik, Sgt Nowakiewicz et F/O Borowski, le troisième F/Lt Jastrzebski, P/O Wapniarek et F/O Zukowski, en avant le F/O Charretier, P/O Bernas et F/O Kowalski. Sur l'altitude de plus de 20.000 pieds, la formation a repéré un seul Me109, qui a plongé dans des nuages. Peu après, un seul Ju-88 a été trouvé et abattu par Sgt Nowakiewicz. En raison du défavorable survivez à, le retour au terrain d'aviation fini dans la tragédie. F/O Charretier, F/O Borowski et P/O Wapniarek se sont brisés et ont été tués. P/O Zukowski a laissé la formation plus tôt et s'est également brisé. La section de F/Lt Wczelik a débarqué chez Heston. F/Lt Jastrzebski a débarqué chez Cobham. Seulement trois pilotes ont débarqué à la maison : F/Lt Thomson, S/Ldr Mumler et F/O Karwowski.

C'était l'événement le plus tragique dans l'histoire de l'unité. Ce malheur a été provoqué par la décision fausse de la salle d'opérations de brouiller l'escadron survivent à dedans à la condition, avec laquelle aucun service technique ne pouvait faire face. Ceci a causé une polémique, discutée dans les 11 groupes longtemps ensuite.

Pendant les jours à venir l'escadron a continué son vol opérationnel. Trois nouveaux pilotes frais de 5 OTU ont joint l'unité : P/O Antolak, P/O Sporny et Sgt Rytka.

Octobre 25, F/Lt Jastrzebski ne sont pas retournés de la sortie opérationnelle au-dessus de la Manche. Il a laissé la formation à 24.000 pieds et a plongé brusquement vers la France. La cause d'elle est demeurée un mystère. Certains ont spéculé qu'il a perdu la conscience due à une interruption de l'écoulement de l'oxygène au masque du pilote. Le jour suivant, pendant une escarmouche courte avec les combattants allemands, Sgt Mazurkiewicz a tiré probablement en bas de 1 Me109 et S/Ldr Satchell a endommagé encore.

Octobre 29, pendant l'excédent Angleterre méridionale de patrouille deux *ouragans* se sont heurtés. F/Lt Thomson emballé dehors, alors que la force de F/O Czerny débarquait être emprisonné dans l'habitacle. Il était sûr, mais les deux avions ont été perdus.

La bataille de la Grande-Bretagne a lentement cessé, ce qui a la plupart du temps résulté des états défavorables de vol. Sur la journée, les combattants allemands sporadiques révélaient l'Angleterre méridionale finie, mais les bombardiers ont augmenté leur activité par nuit. Ces incursions étaient la plupart du temps sur Londres.

La liste de pilotes d'escadron du numéro 302, qui ont participé à la bataille de la Grande-Bretagne, août - octobre 1940 :

*Personnel britannique:*

S/Ldr Jack **Satchell**

**Fermier** De F/Lt John

F/Lt James **Thomson**

F/Lt William **Riley**  
F/O Peter **Charretier**

*Personnel polonais:*

S/Ldr Mieczyslaw **Mumler**  
F/Lt Piotr **Laguna**  
F/Lt Franciszek **Jastrzebski**  
Sgt Antoni **Beda**  
P/O Bronislaw **Bernas**  
F/O Janv. **Borowski**  
P/O Stanislaw **Chalupa**  
F/Lt Tadeusz **Chlopik**  
P/O Jerzy **Czerniak**  
F/Lt Janv. **Czerny**  
F/O Tadeusz **Czerwinski**  
P/O Wladyslaw **Gnys**  
P/O Wlodzimierz **Karwowski**  
P/O Stefan **Kleczkowski**  
Sgt Wilhelm **Kosarz**  
F/O **Kowalski** Julien  
P/O Wacław **Krol**  
P/O Stanislaw **Lapka**  
Sgt Antoni **Lysek**  
P/O Janv. **Malinski**  
Sgt Antoni **Mierkiewicz**  
Sgt Eugeniusz **Nowakiewicz**  
P/O Edouard **Pilch**  
P/O Stefan **Wapniarek**  
F/Lt Antoni **Wczelik**  
Sgt Marian **Wedzik**  
P/O Zbigniew **Wroblewski**  
Sgt Jerzy **Zaluski**  
P/O Aleksy **Zukowski**

En novembre 1940, les 302 *Poznan* étaient toujours dans le service opérationnel ayant des pilotes dans la promptitude et volant brouille. Sur le 8ème, Sgt Kosiarz a été tué pendant le combat avec *Messerschmidts*. Sur le 23ème, l'escadron a remplacé à RAF Westhampnett près du sud de Chichester de l'Angleterre. Là l'unité a volé la plupart du temps des patrouilles de convoi ayant des sections dans la promptitude. Autour de ce poli de temps les contrôleurs ont commencé leurs salles en fonction de service. Ils étaient F/O Henryk Szczesny et F/O Marian Duryasz, les deux vétérans de la bataille de la Grande-Bretagne dans les escadrons britanniques, et tous les deux pourraient voler du point de vue fonctionnement quand outre de leur devoir principal.

En décembre plusieurs changements sont intervenus dans le rôle d'escadron. S/Ldr Satchell, F/Lt Thomson, et F/Lt Riley sont partis de l'unité. Le fermier de F/Lt est resté pendant deux mois supplémentaires, pas en tant qu'un vol Co mais conseiller. Ont été détaillés au loin aux écoles de vol : S/Ldr Mumler, F/Lt Czerny, F/Lt Wczelik et F/Lt Goethel. S/Ldr Laguna a assuré la commande de l'escadron, quand F/Lt Kowalski et F/Lt Czerwinski dirigent les vols. En outre, les nouveaux pilotes sont arrivés : P/O Wladyslaw Kaminski, P/O Marcell Neyder et P/O Aleksander Narucki.

Tout à fait dans 1940 les pilotes ont réclamé l'avion de 27 ennemis détruit, 11 détruits probablement et 2 endommagés. Six pilotes polonais et un les Anglais ont été perdus.

L'année 1941 a commencé par le programme plutôt occupé des escortes et des patrouilles Southampton fini et Portsmouth de convoi. Sur l'activité de cet escadron principal, les sections simples étaient souvent brouillées contre l'avion ennemi essayant de partir furtivement dans au-dessus de la côte anglaise. Leur poursuite de ces voleurs était une chose difficile, d'autant plus que Ju-88s étaient avion rapide et leur expérimenté sert d'équiper les nuages habilement utilisés comme couverture.

Février 5, pour la première fois l'escadron du numéro 302 a participé à une opération de cirque de

jour, étant une partie d'escorte de 24 *Blenheims*. Leur cible était terrain d'aviation de rue Omer en France nordique. C'était seulement le deuxième cirque entrepris par le RAF, et une partie de son offensive portée à travers le canal.

Février 10, Sgt Mierkiewicz a eu un accident sérieux pendant une course mitrailleuse en rase-mottes d'un vol de formation. Sur le 16ème, la section de P/O Pilch et Sgt Wedzik ont tiré en bas d'un Ju-88. Pendant quatre jours plus tard, P/O Pilch a perdu sa vie lorsque pour des raisons d'inconnu son avion s'est brisé la nez-plongée de 21.000 pieds.

Les deux prochaines rencontres avec les bombardiers allemands ont eu lieu mars 13 et 21. Dans les deux cas les 302 pilotes ont endommagé un Ju-88 simple, qui a pris la couverture en nuages. Sur le 28ème, cependant, P/O Lapka et Sgt Lysek parvenu pour obtenir à un Junkers simple, et avant qu'il ait eu une chance de s'échapper dans des nuages, ils l'ont envoyée avalent détruit.

Avril 7, l'unité s'est déplacée à RAF Kenley près de Londres. Peu de jours plus tard elle a été rééquipée avec un nouveau type de l'ouragan, du Mk IIA et de l'IIB. Le nouvel avion était plus rapide et la dernière version a été armée avec 12 mitrailleuses, 6 dans chaque aile.

Depuis le printemps est venue tôt cette année, l'unité était beaucoup d'accumulation très occupé de sorties opérationnelles. Étaient le plus souvent brouille contre de petits groupes d'avion allemand attaquant les cibles choisies des basses altitudes. L'autre type de patrouilles incluses par activité de vol, les escortes et la terre attaquent des sorties au-dessus de la France.

Avril 14, le vol B a commandé par F/Lt Krol enlevé pour une sortie blessante au-dessus de la France et scuffled avec un groupe *de Messerschmidts* sans aucun résultat. Sur les 26, parce que l'inconnu a raisonné l'avion piloté par Sgt Nestorowicz est tombé dans le canal. Le pilote n'a pas essayé d'emballer dehors et a été perdu.

En date mai de 1, 1941, le rôle de 302 pilotes a inclus : S/Ldr Piotr **Laguna** Co ; *Vol A*: F/Lt **Kowalski** julien Co, F/Lt Wlodzimierz **Karwowski**, F/O Stanislaw **Lapka**, F/O Zbigniew **Wroblewski**, F/O Janv. **Malinski**, F/O Aleksander **Narucki**, F/O Wladyslaw **Kaminski**, F/Sgt **Nowakiewicz**, F/Sgt **Domagala** et F/Sgt Antoni **Lysek**; *Vol B*: F/Lt Tadeusz **Czerwinski** Co, F/Lt Wacław **Krol**, F/O Zygmunt **Kinel**, F/O Wladyslaw **Gnys**, F/O Marcei **Neyder**, F/O Zbigniew **Janicki**, F/Sgt Antoni **Beda**, F/Sgt Marian **Rytka**, F/Sgt Marian **Wedzik** et Sgt Bronislaw **Malinowski**. Deux pilotes, F/Lt Marian **Duryasz** et F/O supplémentaires Stanislaw **Chalupa** ont été détaillés au loin à la salle d'opération du secteur de Kenley.

Mai 8, le vol B a commandé par F/Lt Czerwinski a attrapé cinq Me-109s à 10.000 pieds. Pendant un duel qui a suivi, F/Lt Krol et F/O Kinel ont tiré en bas d'un Messerschmidt chacun, et Sgt Rytka a été crédité d'un probable. En même temps, le vol A a combattu avec un autre groupe de combattants allemands où F/Sgt Nowakiewicz a détruit un davantage. Sur la sortie d'après-midi, les combattants ennemis ont étonné le vol A. S/Ldr Laguna et F/Sgt Domagala a dû emballer dehors. Sur l'encore un autre, cette sortie de soirée de fois, le vol B a rencontré l'ennemi pour la troisième fois. F/O Wroblewski a été crédité d'un Me-109 détruit probablement, mais F/O Kinel a été perdu.

Mai 11, la tragédie a frappé l'unité, quand pendant les bombardiers allemands ci-dessus, le renvoi des pilotes de poli de patrouille a dû débarquer dans l'obscurité. Trois de leur avion se sont heurtés à l'extrémité de la piste, et F/O Narucki a perdu sa vie. Sur <sup>la rue</sup>21, ainsi que l'aile entière, l'escadron a participé à la sortie blessante France finie escortant les bombardiers britanniques. Au-dessus de la cible Polonais ont fait face aux combattants défendants de Messerschmidt. Dans le résultat Sgt Rytka a été abattu et a dû emballer dehors, alors que F/O Gnys parvenait à retourner sur augmentait mal rapidement l'avion.

Puisque le S/Ldr Laguna a été nommé pour commander la 1 aile polonaise de combattant chez Northolt mai 27, l'escadron a été succédé par S/Ldr Witorzens. En outre, F/Lt Czerwinski a été envoyé loin au repos, et sa commande est allée à F/Lt Krol. Un jour plus tard que l'unité a commencé à emballer pour le nouvel endroit RAF Jurby sur l'île de l'homme. L'unité a dû se reposer et tout en faisant la patrouille légère que les fonctions ont dû préparer les nouveaux pilotes pour la ligne de front service.

Une fois que ceci était réalisé, les 302 ont été réplacés à l'église Stanton août 7, où elle a rejoint l'aile polonaise du combattant 2. De l'église Stanton l'unité a volé l'escorte à la mission de bombardier au-dessus de Cherbourg et Brest en France, patrouilles de convoi et a maintenu la section dans une promptitude quotidienne.

Le prochain mouvement est venu octobre 7, cette fois à Harrowbeer dans Cornwall, où les Polonais devaient défendre Plymouth et Davenport. Peu après l'escadron a été rééquipé avec *Supermarine Spitfire* Mk-V....

.... Novembre 25, S/Ldr Kowalski a assuré la commande, étant en vol A remplacé par F/Lt Kosinski.

Décembre 30, pendant le cirque Brest fini, les pilotes de l'unité se sont opposés avec les combattants allemands. Été crédités d'un Me-109 détruit ont F/O Glowczynski, F/Sgt Sporny et F/Sgt Rytka. F/Sgt Malinowski a eu un détruit probablement, alors que P/O Budrewicz endommageait des autres.

En 1942, l'effort de l'escadron du numéro 302 (Poznan) a été légèrement diminué, en raison de l'engagement accru par *de Luftwaffe* d'un 'à l'avant oriental. Que l'Armée de l'Air américaine d'année est venue en Angleterre et a commencé des opérations d'un jour contre les forces allemandes sur le continent. Les ailes polonaises de combattant ont participé aux escortes à ces opérations.

Mai 7, 1942, les 302 retournés rejoignent la 1 aile polonaise quand il s'est déplacé à RAF Heston dans les banlieues de Londres. Sous la commande de S/Ldr Lapka, l'escadron a fait beaucoup de sorties blessantes au-dessus de la France et de la Belgique. Mai 19, pendant l'opération de Dieppe, l'unité a enlevé quatre fois dans une pleine force de l'avion douze, mais n'a enregistré aucune perte ni victoire.

Jusqu'à la fin de l'année, les 302 ont volé la plupart du temps des escortes de bombardier individuellement ou avec l'aile. À ce moment-là la 1 aile polonaise de combattant s'est composée de quatre escadrons (plutôt que de trois habituels), lesquels du numéro 306 et 315 postés chez Northolt, tandis que le numéro 302 et 308 chez Heston. Ces deux endroits étaient aux terrains d'aviation de ce poli de temps, au W/Cdr Mumler commandant à RAF Northolt et au W/Cdr Janus chez Heston.

Le 5 décembre a apporté une perte blessante à l'escadron. F/O Rytka, un pilote distingué, était dû perdu échec de moteur de sa *Spitfire* pendant un décollage. Il a été tiré vers le bas au-dessus de la France mai 21, 1941, mais a éludé la capture et après avoir entré en contact avec le mouvement de résistance en France, par le Gibraltar est revenu à l'Angleterre, apportant avec lui l'information importante. Son service de guerre a été fortement évalué. Il a été décoré d'une croix argentée de *Virtuti Militari*, de la croix de Valor avec 2 barres, de l'ordre de l'empire britannique et de la croix de vol distinguée.

L'année 1943 a été marquée par une domination totale des Armées de l'Air d'alliés au-dessus *de Luftwaffe* allemand sur l'avant occidental, et les escadrons de chasse de poli, y compris la contribution 302 n'étaient pas petits.

Bien que le type d'opérations au vol ait été identique, leur caractère a été légèrement changé. L'opération de bombardiers de journée ont été jusqu'ici dirigées contre des cibles en France, en Belgique et en Hollande, mais avec les Américains se joignant dedans, leur les forteresses quatre moteurs de vol commencées pour bombarder les endroits en Allemagne lui-même. Ces incursions composées n'importe où de 100 à 300 bombardiers, souvent escortés par encore un plus grand nombre de combattants, étroits et de longue gamme.

Les 302 bombardiers américains à moyenne portée également escortés dans leurs sorties au-dessus du continent, particulièrement ceux contre les équipements V1. L'intensité de ces vols était haute et la fatigue des pilotes s'est lentement développée. Dans la nombreuse rencontre avec Me109s et FW190s les pilotes polonais ont enregistré beaucoup de victoires mais ont également souffert des pertes inévitables.

Depuis mars 10, S/Ldr Baranski a commandé l'escadron. Dans un mois de juin, l'escadron a été détaillé au loin à des fonctions plus légères chez Perranporth dans Cornwall, où les pilotes ont la plupart du temps volé des patrouilles de convoi, mais également à des escortes au-dessus de la France nordique. L'escadron a rejoint l'aile chez Northolt dans le début de septembre. Avec le mouvement est venu un changement d'avion, et le nouveau *Spitfire* Mk-IX ont été pris dans....

Octobre 18, 1943, S/Ldr Krol a assuré la commande de l'unité. À ce moment-là, les pilotes ont volé des opérations France finie de Rodéo la plupart du temps de B-17s d'escortes et de force d'aile.

Dans une préparation vers l'invasion prévue du continent, la nouvelle Armée de l'Air a été créée : L'Armée de l'Air 2 Tactique (2 TAF). Ceci a causé une réorganisation importante des unités polonaises, qui ont été incluses dans la nouvelle organisation. Nouvellement été créées ont 131 et 133 ailes de combattant. Le premier s'est composé des escadrons du numéro 302, 308 et 317 volant Spitfires, alors que le second incluait des escadrons (des Anglais) du numéro 306, 315 et 129 volant *les mustangs* américains du nord MkIII. En coopérant avec les alliés débarquez les forces, les escadrons étaient d'attaquer les cibles au sol dans une proximité immédiate de la ligne du front. Le Spitfire IX a été équipé de 500 livres de supports de bombe sous le ventre et de 250 livres de supports sous des vents. Les avions de combattant devaient opérer de basses attitudes et sous une menace directe à partir du feu antiaérien moyen de l'ennemi, et polissent des escadrons commencés pour s'exercer pour le nouveau rôle. Une importance spéciale était effort sur la coordination de basses altitudes et le vol visuels de carte, puisqu'aucune aide des salles d'opération ne serait disponible.

En 1943, les 302 fils (de Poznan) les combattants polonais dans les points, avec les probables d'avion de 15 ennemis et 3 détruits et 8 ont endommagé.

Le début de l'année de 1944 a commencé par une formation plutôt intensive dans de nouveaux types d'opérations. Un certain vol opérationnel a été fait, et pendant que l'année progressait, le nombre de sorties s'est développé. "forteresses volantes" escortées par Polonais, plonger-bombardées les équipements V1, emplacements d'artillerie et centres de transmission allemands en France.

Avril 1, l'aile 131 est partie de sa maison chez Northolt et replacée à l'ALG (atterrissage avancé rectifié) chez Deanland dans le Sussex. Le personnel entier devait adapter à l'de nouvelles conditions aussitôt que possible. La piste d'atterrissage n'était rien davantage qu'un champ d'herbe couvert de places de la maille de fil d'acier connue sous le nom de voie de Somerfield. Une vie de camper-dehors permanent commencée, et un frais survivent à étaient un ennui pour tout le monde. Depuis lors, l'escadron est resté avec l'aile 131 (commandée par W/Cdr Gabszewicz) jusqu'à la fin de la guerre.

En date avril de 1, 1944, le rôle de 302 pilotes a inclus : S/Ldr Waclaw **Krol** Co; Vol A: F/Lt Jerzy **Szymankiewicz** Co, F/Lt Jezrzy **Schmidt**, F/Lt Ryszrad **Malczewski**, F/O Stefan **Andersz**, F/O Czeslaw **Gierycz**, P/O Stanislaw **Nawarski**, P/O Stanilsaw **Dudek**, SANS Janv. **Palak**, F/Sgt Stefan **Nosowski**, F/Sgt Jozef **Ziendalski**, F/Sgt Stanislaw **Sowinski**, F/Sgt Michal **Muryada**, F/Sgt Henryk **Dygala**, F/Sgt Wladyslaw **Pilarek**, F/Sgt Jezrzy **Krzysztofinski**; Vol B: Wladyslaw **Kaminski** Co, F/Lt Marian **Duryasz**, F/Lt Tadeusz **Powierza**, F/O Bogdan **Muth**, F/O Wladyslaw **Sliwinski**, F/O Ignacy **Czajka**, F/O Boleslaw **Jedliczko**, F/O Antoni **Lipkowski**, SANS Pawel **Gallus**, SANS Stefan **Wojcik**, F/Sgt Mieczyslaw **Jaszczak**, F/Sgt Zbigniew **Czarnecki**, F/Sgt **Olender** romain et F/Sgt Edouard **Skupinski**.

Avril 24, ainsi que l'aile l'unité déplacée à ALG Chailey, toujours dans le Sussex, et environ 14 kilomètres de nord-ouest de Lewes. C'était une répétition du mouvement rapide, qui à l'avenir a dû être exercice.

Le jour J (juin 6) les 302 a volé quatre pleines patrouilles de force au-dessus des atterrissages d'alliés en Normandie. Les jours suivants étaient très semblables. Juin 11, après la patrouille de matin, les 302 ont débarqué en France sur RRS (bande Réarmante et de réapprovisionnement en combustible) pour réapprovisionner en combustible - le premier escadron de poli à débarquer en France après l'invasion - alors faite plus de patrouille et retournée en Angleterre. *Le Luftwaffe* était presque inexistant au-dessus de la Normandie, et il n'y avait aucune rencontre avec l'avion ennemi. Sur le 26ème, l'aile s'est déplacée à ALG Appledram près de Chichester, et puis juillet 16 vers le juste de Ford au canal. Actuellement S/Ldr Duryasz a assuré la commande de l'escadron du numéro 302, alors que F/Lt Krol était reposé après le troisième rond du vol opérationnel. Il a été détaillé au loin au QG du groupe de 11 combattants en tant qu'officier de liaison.

Le deuxième semestre de 1944 était un temps difficile pour tout le monde dans l'escadron. Les pilotes ont volé deux, trois fois par jour. Le personnel moulu a dû travailler de l'aube au crépuscule et là-bas, avec des lampes-torches. L'avion étaient toujours prêt pour le jour suivant.

Août 3, l'aile s'est déplacée en France, à Plumetot nord de 6 kilomètres de Cean. Sur le continent, les au sol et la bande d'atterrissage ont été codés : B pour le RAF, et A pour les Américains. Plumetot était B-10. Les conditions étaient très difficiles là. La bande était toujours dans une gamme de l'artillerie allemande et le personnel a dû rester dans les abris disposés ad-hoc. Pendant des jours chauds la poussière a couvert tout et s'est tournée vers la boue après des pluies. La nuit le vacarme constant du barrage d'artillerie a rendu dormant presque impossible. Les pilotes ont volé beaucoup de sorties chaque jour, troupes ennemies attaquant, transport, dépôts et croisements de fleuve.

La crête de l'activité de vol est venue août 17, quand l'escadron a fait 5 pleines sorties de force. Les pilotes ont repéré et ont mitraillé cinq torpilles allemandes de "Neger" (les appareils avec un humain servent d'équipier d'un) outre de la côte de la Normandie. Dans d'autres vols que le jour, l'aile 131 a soutenu l'offensive de la 1ère armée canadienne chez Falaise. Partie de cette armée, était Division blindée du 1er poli de Gen. Maczek's. Août 19, la Division a pris Chambois et côté nordique d'Ormel, qui étaient les itinéraires allemands principaux de retrait. Polonais ont tenu ces positions assez de long, alors que les Canadiens et les Américains fermaient la poche avec une grande force allemande à l'intérieur. L'aile 131 et les 302 ont eu sa part dans cet accomplissement important.

Entre septembre 1 et 16, les 302 pilotes ont été reposés du vol de nerf-défilement ligne par ligne à l'école d'artillerie chez Fairwood commun en Angleterre. En attendant, sur le 5ème, l'aile s'est déplacée à Londiniere (B-15) près de Rouen. Cependant, la pluie constante rendent cette piste d'atterrissage inutilisables, et cinq jours plus tard l'unité déplacée encore, cette fois aux sud de Vendeville (B-51) de Lille. Octobre 2, l'aile s'est déplacée en Belgique, où son nouvel endroit était Duerne (B-70) près d'Anvers. Les jours plus tard, Polonais se sont déplacés à la rue Denijs (B-61) près du monsieur. L'intensité du vol opérationnel était toujours très haute ; sur le 29ème, l'escadron a fait quatre 12 sorties de Spitfire bombardant et mitraillant des positions allemandes.

Janvier 1, 1945, l'Armée de l'Air allemande a augmenté à son dernier effort principal pendant la guerre, quand au commencement l'offensive d'Arden de Wermah est bien allée, et a fait une attaque massive et quelque peu suicidaire sur les terrains d'aviation alliés. Sous le nom d'"*Bodenplatte*" une masse d'avions allemands a attaqué 19 terrains d'aviation en France et en Belgique, y compris le terrain d'aviation polonais près du monsieur. Plus de quarante Fw190 et Me109 a créé le ravage à la rue Denjis, alors que les escadrons polonais étaient partis sur le leur des missions. Le terrain d'aviation a été emballé avec britannique et les avions américains, qui ont débarqué à la rue Denjis et ne pourraient pas enlever en raison de défavorable survivent à à des conditions. Avant que l'Allemand ait fini leur exposition, deux escadrons de poli (308 et 317) les ont renvoyés et ont attrapé la main dans le sac. Les 302 étaient filon-couche loin parti quand la bataille aérienne féroce a éclaté autour du terrain d'aviation. Polonais ont perdu plusieurs l'avion sur la terre, et les 302 ont partagé une partie de son *Spitfires* avec les deux autres escadrons.

Janvier 13, est venu encore un autre mouvement, cette fois à Grimbergen (B-60) près de Bruxelles, où l'aile a reçu nouveau Spitfire Mk XVI, capable des vitesses plus de 660 km/h. S/Ldr Bienkowski a assuré l'ordre de l'escadron janvier 31, quand S/Ldr Duryasz est allé pour un repos bien mérité. L'ancien n'a pas apprécié son poteau pour long, car il a été abattu et prisonnier pris février 24. Il a été remplacé par S/Ldr Olszewski, qui a rapidement suivi Bienkowski dans son malheur, étant abattue la Hollande finie mars 14. S/Ldr Kaczmarek a rempli poteau évacué de la Co.

Le devoir principal de l'aile 131 devait attaquer pour paralyser les itinéraires ennemis de transport dans le secteur de ligne du front. Les pilotes ont bombardé les centres ferroviaires en Hollande et l'Allemagne, dépôts, chalands, véhicules, locomotives et poteaux commandants de l'ennemi. La contribution de l'escadron dans cette affaire de destruction était significative, et les pilotes ont volé avec une grande ardeur et la détermination même dans défavorable survivent à à la condition, payant vers le haut une invasion de la Pologne en septembre 1939.

Avril 13, l'aile a trouvé son nouvel endroit chez Nordhorn (B-101) en Allemagne. Là des pilotes a continué dans leur rôle terre-attaquant. Leur domaine d'opération a été établi entre les villes de Wilhelmshaven, Oldenbourg, Brême et la Hambourg. Spitfires polonais prenaient le péage lourd sur les restes de retirer les armées allemandes. Sur les 30, l'aile a suivi l'avant et s'est déplacée à Varrelbusch (B-113) près de Brême.

La fin de la guerre n'a pas apporté l'extrémité de l'escadron errant. Étant toujours avec l'aile 131 polonaise, l'escadron s'est déplacé de nouveau à un terrain d'aviation permanent *de Luftwaffe* chez Ahlhorn septembre 10, 1945. Comme une partie de la force d'occupation britannique qu'elle est restée là jusqu'à la fin de 1946. En décembre qu'année l'aile polonaise a été rappelée de nouveau à l'Angleterre et congédiée janvier 3, 1947.

L'effort de guerre de l'escadron d'"Poznan" :

- En Pologne, 1939 : l'avion de 32 ennemis détruit et beaucoup ont endommagé dans plus de 400 sorties opérationnelles.
- En France, 1940 : avion de 12 ennemis détruit dans plus de 400 sorties opérationnelles.
- avec l'Armée de l'Air polonaise en Angleterre, 1940-1945 : les probables d'avion de 47 ennemis et 18 détruits et 25 ont endommagé ; plus de 500 tonnes de bombe s'est laissé tomber sur de diverses cibles ; 433 véhicules mécaniques, 24 locomotives, 174 voitures ferroviaires, 6 pistolets de art de l'auto-portrait-propelled, 42 chalands et tractions subites, 5 torpilles de phase, 2 pistolets et 44 bâtiments militaires ont détruit ; attaques mitraillantes en rase-mottes innombrables sur la diverse installation comprenant ceux de V-1 et de V-2. L'escadron s'est monté à 10996 sorties opérationnelles en 16 311 heures.

Non. l'escadron **302** polonais a perdu 20 pilotes tués, 12 prisonniers manquants et 9 pris, 63 l'avion détruit et 43 endommagés par le défense aérien de l'ennemi.

## Lesquin !

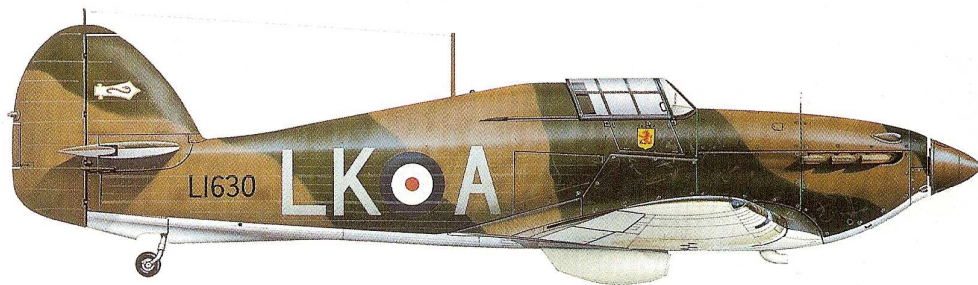


2  
Hurricane Mk I (serial inconnu) du 85 Sqn, piloté par le F/Lt R. H. A. Lee, Lille/Seclin, France, 6 décembre 1939

Ce Mk I première génération, avec son hélice Watts en bois, fut l'avion régulier du "B" Flight commander/85 Sqn, le F/Lt "Dickie" Lee, durant la "Drôle de guerre". Lee, gradé de l'école de la RAF de Cranwell, volait avec cette unité depuis 1938 et eut l'honneur d'ajouter à son palmarès la première destruction du 85 Sqn pendant la guerre : le He 111 Wk-Nr 1567 (Werk-numer, numéro de construction) du Stab./KG 4, abattu au cours d'une mission de reconnaissance sur les côtes de Boulogne le 21 novembre 1939. Lee fut décoré de la DFC pour cette action, certainement sur l'avion illustré ici. Tout

comme d'autres Hurricane basés en France à cette époque, l'appareil est dépourvu de numéro de serial, bien qu'il porte le fameux hexagone du 85 Sqn sur la queue (cette version du symbole, avec l'hexagone reposant sur un angle au lieu d'un côté, signifiait qu'il s'agissait d'un avion du "B" Flight) et la pointe de l'hélice de couleur blanche n'était pas standard. Il semble que l'hexagone fut peint sur tous les avions du 85 Sqn juste avant le mouvement de l'unité vers la France, en septembre 1939, ou peu de temps après son arrivée sur le continent.





11

**Hurricane Mk I L1630 du 87 Sqn, piloté par le P/O W. D. David, Lille/Seclin, mai 1940**

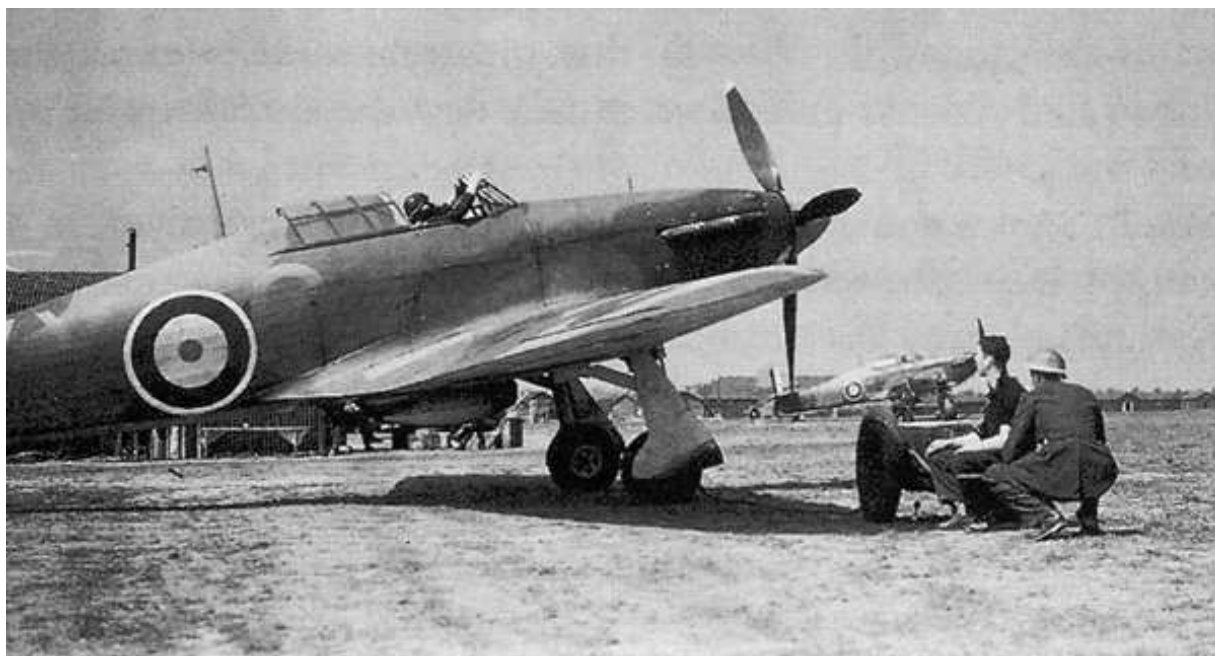
Cet appareil aux ailes entoïlées faisait partie de la première livraison de 20 Hurricane I à hélice bipale livrés au 87 Sqn à Debden, entre juillet et septembre 1938, en remplacement des Gladiator I de l'unité. Cet avion fut envoyé sur le continent avec le reste de son escadron 24 heures après que la Grande-Bretagne eut déclaré la guerre à l'Allemagne. Après huit mois d'inactivité relative dans le nord de la France, le L1630 endura 10 jours de combat incessants pendant la Blitzkrieg, avant d'être finalement abandonné (certainement à Merville) lors de la retraite du Sqn vers les côtes de la Manche. Pendant cette période, le pilote d'avant-guerre Dennis David le pilota presque exclusivement : il ne semblait pas donner d'importance aux médiocres performances de combat du chasseur à cause de l'hélice

Watts. De fait, il comptabilisa 7 victoires individuelles, 2 en collaboration (en plus d'une huitième victoire en solitaire à bord du "bipale" L1870), 3 non confirmées et 2 endommagés alors qu'il pilotait le L1630 entre le 10 et le 19 mai. Tout comme le Hurricane de "Dickie" Lee du 85 Sqn, il figurait également parmi les appareils inspectés à Lille/Seclin le 6 décembre 1939. Les photographes présents lors de l'événement indiquèrent que pour l'occasion, on avait effacé l'insigne du Sqn (un serpent) situé sur la queue. Avant l'invasion allemande, l'avion portait un lion rouge couronné sur un blason jaune, peint sur la porte droite du cockpit, et à mesure que le P/O David augmentait son score, on peignait de petites têtes de mort (cinq au total) sur cette insigne.



Après trois jours de météo très mauvaise, le mardi 6 décembre 1939 fut une journée très nuageuse mais sèche dans le nord de la France, ce qui permit à Sa Majesté le roi Georges VI (que l'on voit ici vêtu d'une gabardine de couleur claire), au duc de Gloucester et au commandant en chef de la BEF, le vicomte Lord Gort, d'inspecter comme prévu l'Air Component, à Lille/Seclin. Six Hurricane des 85 et

87 Sqn, stationnés sur ce terrain, sont rangés à côté de la tour de contrôle, tandis que les Gladiator du 615 Sqn et les Blenheim IV des 53 et 59 Sqn leur font face. Les serial (numéros de série) des Hurricane, peints à l'arrière du fuselage, avaient été effacés mais les archives de l'unité indiquent que le deuxième Hurricane de cette rangée (codé VY°R) était l'appareil utilisé par le futur as du 85 Sqn, le F/Lt "Dickie" Lee, tandis que l'avion du 87 Sqn stationné à l'extrémité la plus éloignée de la caméra était l'appareil régulier du P/O Dennis David (L1630 — LK°A). Après s'être entretenu avec plusieurs pilotes, Sa Majesté inspecta la salle des opérations de [Lille/Seclin](#), où elle assista à un véritable décollage en alerte (scramble) de la section (Phil Jarret)



Sanglés dans leurs chasseurs, dans un coin du vaste terrain de [Lille/Seclin](#), deux pilotes du 85 Sqn "se détendent" au soleil de ce chaud automne, tout en restant en alerte à bord, en cette fin de Blitzkrieg. Pendant la semaine qui a précédé, un grand nombre de Sqn de Hurricane avaient été surpris au sol par des Staffeln de Bf 109 et de Bf 110, aussi afin d'enrayer l'effet potentiellement dévastateur de ces raids, les unités de pilotes de la RAF avaient commencé de laisser en permanence des appareils prêts et branchés sur les groupes de démarrage auxiliaires, pilotes embarqués. Si des appareils étaient repérés dans les environs, une fusée d'alarme était tirée et/ou un ordre de décollage immédiat ordonné, le scramble. Après un signe du pilote (les deux pouces en l'air), le personnel au sol appuyait sur les interrupteurs des groupes de démarrage auxiliaires, envoyant ainsi l'électricité de leurs batteries dans les Merlin inertes. Une fois les Hurricane démarrés, les groupes et les cales étaient rapidement enlevés et les chasseurs recevaient l'autorisation de décoller. Les appareils prêts au décollage étaient généralement dispersés sur les pistes, aussi les pilotes n'avaient-ils rien d'autre à faire qu'ouvrir les gaz et décoller directement depuis leur emplacement. (Norman Franks)





Malgré son jugement défavorable sur cette arme, la JG26 se retrouva équipée des mortiers de 21 cm à la fin du printemps 1944. Cet exemplaire est chargé pour une sortie contre les bombardiers à partir de [LILLE-VENDEVILLE](#) en mai.

Un mois plus tard, la Geschwader les utilisera également contre les cibles terrestres en Normandie.





Le magnifique "Pips" Priller n'était apparemment ni superstitieux, ni à la retraite. Il pose ici en grande tenue de major d'active avec son cabriolet BMW devant son " 13 noir" , un Fw 190A-5 (WNR 7298) à [LILLE-VENDEVILLE](#) au début de l'été 1943.



16

**Fw 190A-5 "13 noir" (WNR 7298) du Major Josef Priller, *Geschwaderkommodore* de la JG 26, Lille-Vendeville, vers juin 1943.**

Sans doute le plus célèbre *Kommodore* de la JG 26 après Adolf Galland, le successeur de Schöpfel, Josef "Pips" Priller, est celui qui resta le plus longtemps à la tête de cette unité. Pendant les deux ans que dura son commandement, il utilisa toute une série de "13 noir". Celui-ci n'en est qu'un parmi tant d'autres. Il est étonnant de voir le nombre de commandants qui choisissaient le nombre "13", lui attribuant la vertu de porter

chance. D'autres affirmaient qu'il s'agissait d'une évolution normale des numérotations officielles qui comptaient 12 avions par *Staffel*, et que le "13" permettait de reconnaître immédiatement un officier supérieur. Quelle que soit la raison, ce nombre protégea certainement "Pips" Priller, car il survécut à la guerre avec 101 victoires – dont 11 "lourds" – obtenues en Europe du nord-ouest, en seconde position derrière Egon Mayer.