

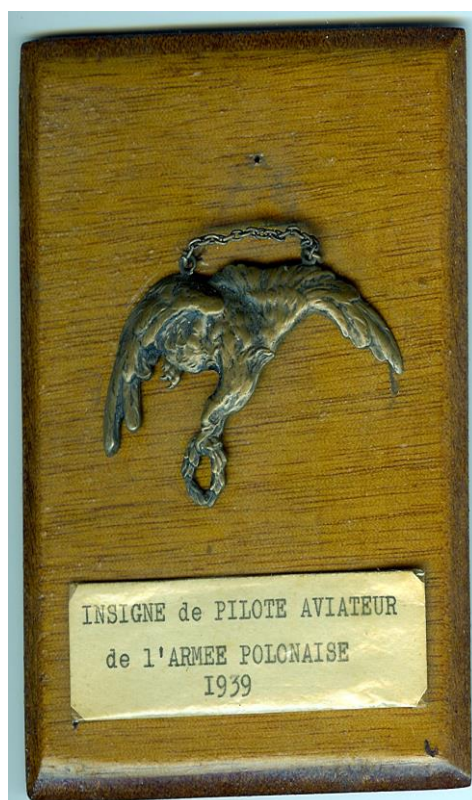
SOUVENONS – NOUS

LES AVIATEURS POLONAIS EN RHÔNE-ALPES

SECONDE GUERRE MONDIALE



Photo SHAA



ASSOCIATION RHODANIEENNE POUR LE SOUVENIR AERIEN

SOUVENONS - NOUS

REMEMBER

PAMIETAJMY

Les Aviateurs Polonais en Région Rhône-Alpes

Seconde Guerre Mondiale

Le 24 octobre 1938, les Allemands commencèrent leur réclamation pour le retour à l'Allemagne du port de Danzig et demandèrent la permission de construire une autoroute et une voie de chemin de fer, à caractère extra-territorial, en vue de traverser le corridor polonais et de relier la ville à la Prusse orientale. La Pologne refusa tout net.

Hitler accentua la pression sur la Pologne en exigeant que l'on se soumette aux demandes d'octobre 1938. Le 31 mars 1939, George Herbert Hyde VILLIERS, Lord Chamberlain (haut fonctionnaire du Royaume Uni), déclara : « si une menace contre son indépendance doit être repoussée par les forces armées de la Pologne, la France et la Grande Bretagne donneront à ce pays l'assistance militaire appropriée ».

L'armée polonaise, le 1er septembre 1939, comprenait : 26 divisions d'infanterie, une division motorisée, 8 brigades de cavalerie, 3 brigades de montagne et 56 bataillons de défense territoriale. L'aviation militaire polonaise comprenait 1181 pilotes, 497 observateurs, 219 mitrailleurs d'active et 8500 réservistes. Son ordre de bataille était composé de 158 chasseurs P11 et P7, de 114 bombardiers/reconnaissance Karas, 36 bombardiers moyens PZL, 120 monoplans d'observation et 12 avions de transport Fokker.

Le 1er septembre 1939, la Luftwaffe, armée de l'air allemande, mettait en oeuvre sur le front polonais, 718 bombardiers multimoteurs, 307 bombardiers en piqué, 523 avions de chasse, 400 avions de reconnaissance et un grand nombre de trimoteurs Junkers 52.

Le 1er septembre 1939 à 4H 45, une attaque aérienne allemande allait marquer le début d'une guerre non déclarée contre la Pologne. Les alliés de la Pologne, la France et la Grande Bretagne, respectent leurs engagements et déclarent la guerre à l'Allemagne le 3 septembre. Mais, le 17 septembre, l'armée russe, sous de faux prétextes, envahissait la Pologne. La Seconde Guerre mondiale venait de commencer.

Malgré une résistance acharnée, les troupes polonaises se rendirent, le 6 octobre. La Luftwaffe subit une perte effective, pour diverses causes, de 415 avions sur le front polonais. Les pertes de la Force Aérienne Polonaise s'élèvent à 333 avions.

A l'issue des combats, 10 500 aviateurs et 2 100 employés de l'industrie aéronautique gagnèrent la Roumanie, et plus de 90 % purent s'échapper des camps d'internement et rejoindre l'Europe occidentale à la fin d'octobre 1939.

A la conférence anglo-franco-polonaise du 25 octobre 1939, il est décidé qu'une partie des aviateurs polonais doit rester en France, et l'autre partie être dirigée vers la

Grande Bretagne. Suite à cette conférence, 300 personnels navigants et 2 000 spécialistes aéronautiques quitteront, dès décembre, la France pour la Grande Bretagne. Ce sont 3 000 aviateurs polonais qui sont accueillis sur la base aérienne de Lyon-Bron, et qui sont hébergés au fort de Bron ou dans les locaux de la Foire de Lyon (ces locaux ne sont pas adaptés pour servir de chambrées : absence de sanitaires et chauffage défaillant). Les officiers sont logés chez l'habitant ou à l'hôtel. Les aviateurs sont encadrés par leurs propres officiers qui les classent et trient, en fonction de leurs états de services antérieurs, avant de les diriger vers une affectation. L'homme qui procède à cette sélection est le Colonel PALIKOWSKI, un homme jeune et distingué, qui exige de ses hommes une tenue impeccable. Une première liste de 19 pilotes de chasse est dressée afin de servir d'instructeurs pour les futures unités : la base aérienne de Montpellier est désignée comme base-école. C'est le 20 janvier 1940 qu'aurait eu lieu le premier vol d'un pilote polonais sur Morane 406.

Une décision ministérielle, en date du 16 novembre 1939, précise l'organisation du Dépôt d'Instruction de l'Aviation polonaise (DIAP). Un encadrement français et polonais assure, à compter du 15 décembre 1939, la direction de ce centre d'instruction. Le Colonel Stefan PAWLKOWSKI, du fait de sa très bonne connaissance de la langue et des instances françaises, prend le commandement de cette unité. Au cours de la Campagne de France, il deviendra officier de liaison du Groupe de Chasse polonais 1/145. Le Colonel HUG prend le commandement de la base mixte de Bron. Il est secondé efficacement par des officiers : Commandant Lionel de MARMIER pour la division d'instruction en vol, Capitaine Pierre ROUGEVIN-BAVILLE qui dirige l'escadrille de chasse, le Capitaine LEVREY prend en main l'escadrille de reconnaissance, le Commandant de CHIVRE et le sous-lieutenant YRLE s'occupent des affaires administratives.

Après quelques semaines de stage, certains pilotes de Chasse sont disponibles, dès le début de 1940. Le 1er janvier 1940 sont créées les Patrouilles Polonaises de Chasse qui seront affectées aux Groupes de Chasse opérationnels de l'Armée de l'Air. Au nombre de six, elle se composent de trois pilotes, six mécaniciens et cinq spécialistes. En tout, ce sera un ensemble de 74 pilotes de Chasse qui vont combattre dans l'Armée de l'Air sous l'uniforme français.

C'est le 1er mars 1940, qu'est créé sur le terrain d'aviation de Lyon-Bron, le Centre d'Instruction à la Chasse qui regroupe quatre escadrilles en deux groupes, KEPINSKI et PAMULA, du nom de leurs commandants respectifs.

L'hiver 39/40 est froid. Les hommes subissent les rigueurs de cet hiver dans des conditions d'hébergement précaires, aux difficultés de la langue s'ajoutent le désœuvrement dans l'attente d'une hypothétique affectation; sans solde ils ne peuvent consommer dans les cafés, etc... Par contre, les officiers sont logés dans de bons hôtels de la ville et il est fréquent de les voir dans les restaurants de la ville. De plus, les militaires sont noyautés par la cinquième colonne allemande ou par des éléments communistes. Un vent de révolte souffle chez les aviateurs polonais. Il faut l'intervention du Général SIKORSKI pour rétablir l'ordre.

Le 27 mars, à Bron, lors de la présence du Général Polonais SIKORSKI et du Général DENAIN, chef de la mission militaire franco-polonaise, 18 Morane 406 des patrouilles françaises font face aux 18 Morane 406 polonais. Ces unités sont équipées de Morane 406 et Caudron C 714. L'entraînement avec ardeur de ces pilotes est parfois tempéré par de nombreux accidents, dont celui mortel du sous-lieutenant DOBRZYNSKI sur Caudron C 714, le 19 avril.

En avril, sur le terrain d'aviation d'Etampes, le Groupe de perfectionnement à la Chasse du Capitaine JASIONOWSKI regroupe 18 pilotes sur Morane 406. Puis, ce seront en mai, à Clermont-Ferrand le Groupe GOLOWSKI, à Caen le Groupe KRAJEWSKI, à Rennes le Groupe BIALY.

Le 6 avril 1940 est créé à Bron, le Groupe de Chasse 1/145, dit de Varsovie, à partir de la deuxième escadrille du Groupe KEPINSKI. Cette unité, qui utilise des Morane 406 ou Caudron C 714, sera dotée ultérieurement de chasseurs Bloch MB-152. D'abord affecté à la défense aérienne de la région lyonnaise, ce Groupe sera transféré à Villacoublay. Les pilotes de ce Groupe ont accompli au total 358 heures de vol de guerre avec un matériel surclassé.

Le 10 mai 1940, le terrain d'aviation de Bron est bombardé, le personnel et les appareils sont desserrés sur le terrain d'aviation de Mions-Corbas. On déplore le décès de 8 aviateurs polonais : Aleksander DUBOSZ, Karel DWORNIK, Aleksander ROSOLEK, Josef URBANIAK, Ladensoz KONIECZKO, Josef LIPTAK, Mieczyslaw LESNIEWSKI, Andrezej RACHWALIK.

Le 22 mai 1940, le Groupe PAMULA va former le Groupe de Marche polonais avec un effectif de 13 pilotes confirmés et 24 en fin de stage. Ce Groupe, affecté au Groupement 24 de l'Armée de l'Air, participera aux combats aériens du 1er et 2 juin 1944 au-dessus de la région lyonnaise. Une victoire sera attribuée au Lieutenant GABSZEWICZ en participation avec des pilotes français. Le sous-lieutenant Raymond KALPAS trouvera la mort en combat aérien, le 1er juin, à Chonas l'Amallan, près de Vienne, au sud de Lyon.

Le 2 juin, au cours du bombardement de la base aérienne de Bron, on déplore la mort de 3 aviateurs polonais : Bodeslaw HURKO, Hugon SLOTA et de Bodeslaw OLSZEWSKI .

Il n'y a pas que l'Aviation de Chasse : l'Aviation de Renseignements était en formation en juin 1940 au Groupe GOLOWSKI à Clermont-Ferrand et au Groupe BIALY à Rennes. Un Groupe de marche d'Observation polonais est créé à Bron. L'Aviation de Bombardement polonaise était également en cours de constitution en juin 1940 à Bron; à Caen et à Chateauroux. Toutefois la livraison d'appareils tarde. L'Ecole des mitrailleurs de Caen et l'Ecole de navigation de Saint Jean d'Angély forment des personnels navigants spécialisés. Des techniciens polonais sont affectés dans des usines de fabrication aéronautique.

Début mai 1940, il y avait en France 6 863 aviateurs polonais (1449 officiers, 2836 sous-officiers et 2578 hommes de troupe) dans une Force Aérienne Polonaise renaissante en France et 2 246 en Grande Bretagne.

Au cours des événements de mai et juin 1940, les 136 pilotes polonais abattent 51 avions ennemis au-dessus de la France, 11 pilotes trouvent la mort.

Le 17 juin, tous les éléments polonais sont repliés vers le sud de la France pour éviter qu'ils se fassent capturer par les Allemands qui approchent. Un grand nombre embarque à Port Vendres sur la Méditerranée pour rejoindre l'Algérie, puis la Grande Bretagne, et à Saint Jean de Luz sur l'Atlantique pour rejoindre la Grande Bretagne.

Un grand nombre de ces pilotes se retrouveront parmi les 254 qui participèrent

(dont 30 tués) à la Bataille d'Angleterre de l'été 1944, au cours de laquelle les Polonais, à eux seuls, vont abattre 23 % des avions allemands perdus. Le Group Captain Peter TOWNSEND et le Premier Ministre anglais Winston CHURCHILL en ont fait des éloges. Ce dernier déclarant : « Jamais dans l'histoire de l'humanité et de ses conflits, une aussi vaste multitude n'a été redevable d'une aussi grande dette envers un aussi petit nombre d'hommes ».

1er juin 1940

Le sous-lieutenant **Rajmund KALPAS** a trouvé la mort en combat aérien le 1er juin 1940. Son Morane 406 a été abattu par les avions allemands sur la commune de Chonas l'Amballan, près de Vienne (Isère), à 30 kilomètres au sud de Lyon.

Il est né le 20 janvier 1918 dans la région de Kokand, province de Turkestan en Ouzbekistan, de père azerbaïdjanais et de mère polonaise, car ce nom est peu commun en Pologne. Cinq enfants sont nés : trois frères: **Ryszard**, '1906-1940' a été tué à Katyn en avril-mai 1940 (sa veuve demeure à Varsovie), **Roland** '1908-1994', capitaine et pilote dans les forces polonaise a réceptionné en France en 1939 des Morane 406, après la guerre a émigré en Argentine puis aux Etats Unis, et **Rajmund** ; deux filles ??

Rajmund KALPAS est breveté pilote à l'Ecole de Deblin (promotion N° 121), et promu Sous-lieutenant le 31 août 1939. Au cours de la campagne de 1939, pilote à la 113ème Escadre de Chasse basée à Okecie, il est affecté à la défense de Varsovie. Le 4 septembre, il abat un Do 17 à Babic dans le secteur de Varsovie, le 5 septembre il abat un JU 87 en participation avec BOROWSKI et RADOWSKI dans le secteur de Okecie. Il reçoit la Croix de Guerre polonaise.

Rajmund KALPAS franchit la frontière polono-roumaine le 18 septembre 1939, puis arrive à Bron.

Les journées des 1er et 2 juin 1940, en région lyonnaise, seront particulièrement mouvementées pour les unités aériennes chargées de la défense du ciel lyonnais (Groupe de Chasse 24 comprenant : le groupe de Chasse III/9, équipé de Bloch 151, basé à Bron, l'Escadrille de Chasse de nuit V/13, équipée de Potez 63/11, basée à Loyettes, du Centre d'Instruction à la Chasse et du Sous-groupement de Chasse polonais, équipés de Morane 406, basés sur le terrain de Corbas-Mions-Saint Symphorien), qui s'affrontent à des formations massives de bombardiers ennemis, accompagnés d'avions de chasse, qui bombardent notre région.

Le 1er juin, dès 11H 30, les patrouilles décollent et commencent le combat contre des Heinkel 111 et Junkers 88. L'Adjudant-chef BARITEL du GC III/9 attaque un Junkers 88 qui peut être identifié comme l'appareil abattu à Vions (73) entre Culoz et Ruffieu. Le Lieutenant GABSZEWICK, du Sous-groupement de Chasse polonais, en collaboration avec d'autres pilotes, attaque un Heinkel 111 qui se pose près de Surjoux (01), près de Seyssel. Au cours de ces combats, le Morane 406 piloté par le Sous-lieutenant Raymond KALPAS est abattu près de Chonas l'Amballan (38), au sud de Vienne.

Le 2 juin, dès 8H 15, nouvelle intervention des bombardiers ennemis accompagnés de chasseurs Messerschmitt Bf 110 sur notre région. Le Bloch 151 de l'Adjudant-chef BARITEL est attaqué par trois Me 110, le pilote pose son appareil en catastrophe sur le terrain de Marcilles-Chambarrand. De leurs côtés, le Sous-lieutenant PICOT du GC III/9, le Capitaine PERDRIZET et le Sergent FARRIOL de l'Escadrille de Chasse de nuit V/13

poursuivent un Heinkel 111 qui se posera près de Neufchatel en Suisse.

Le Sous-lieutenant Rajmund KALPAS est promu Lieutenant à titre posthume et se voit attribué la Croix de Guerre française. Il est inhumé au cimetière de La Guillotière (tombe n° 20), puis, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, transféré au cimetière militaire nationale de La Doua à Villeurbanne.

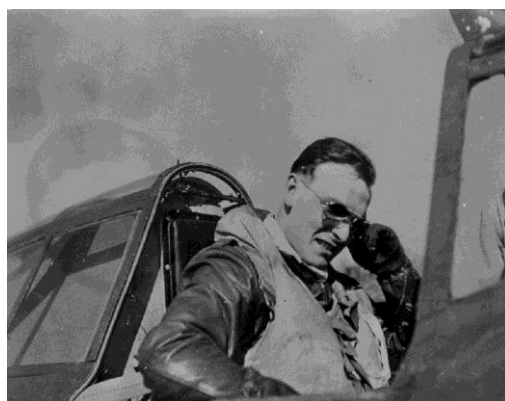
30 avril 1944

Après avoir participé à l'escorte des bombardiers qui sont intervenus sur la base aérienne de Bron, les P 51 « Mustang » du 4 Fighter Group de la 8 Air Force effectuent diverses missions d'opportunité sur la région lyonnaise et la vallée du Rhône :

- attaque du poste électrique de La Boisse (01), au cours de laquelle le Ju 86 E, Wnr 0245 de la Ln.Sch.4 de Bron est abattu lors de son approche de Bron. On retire six corps carbonisés et un blessé grave des débris de l'appareil qui s'est écrasé au quartier de Saint Martin à Miribel (Ain). La victoire est attribuée aux pilotes : Lt. Leo LONG, Lt Monroe SHELTON et Major Waclaw « Mike » SOBANSKI, d'origine polonaise, du 334 Fighter Squadron appartenant au 4 Fighter Group.

Waclaw SOBANSKI est né le 29 juillet 1919 dans une famille de Varsovie. Il est blessé en 1939 alors qu'il combattait dans l'infanterie. Originaire d'une région annexée par l'occupant, il essaye d'obtenir un visa pour l'étranger avec l'aide de sa famille. Il arrive aux USA au cours de l'été 1940, puis vient au Canada pour s'engager dans la RAF, mais il ne réussit pas aux examens. Très courageux, il réussit néanmoins à suivre un entraînement au pilotage et, en mai 1942, il est incorporé au 132 puis 164 squadron de la RAF. Mais devenu citoyen américain, il est transféré à la 8 Air Force pour être affecté au 334 squadron du 4 Fighter Group à la mi avril 1944. Il trouve la mort à sa seconde mission le jour du débarquement en Normandie. Il était crédité de 51 missions de guerre. Ses camarades se souviennent de lui comme étant un bel homme parlant anglais avec un fort accent polonais.

Waclaw SOBANSKI



27 juillet 1945

Le Vickers Warwick C III, codé HG 226, appartenant au 301 squadron Polonais de la Royal Air Force, décolle le 24 juillet 1945 à 6 heures de la base RAF de North Weald en Grande Bretagne.. L'appareil effectue un vol de liaison vers Athènes avec escale à Naples. Sur le voyage du retour, le 27 juillet, l'appareil décolle d'Athènes, puis se pose sur le terrain de Naples-Pomigliano avant de faire escale à Lyon-Bron. L'appareil s'écrase, aux environs de 19 heures, lors d'un violent orage sur la commune de Chonas l'Amballan (Isère), à une trentaine de kilomètres au sud de Lyon. Des débris calcinés de l'appareil, on retire quatre corps carbonisés : F/O (Lieutenant) Alojzy RATAJCZAK P-1633 pilote, W/O (Adjutant-chef) Franciszek BAK 794777 radio, Sgt (Sergent) Antoni Jan MIKOLAJCZAK

704011 navigateur et Sgt (Sergent) Eugeniusz KOCON 782439 mécanicien navigant. Ces quatre militaires sont inhumés au cimetière militaire britannique de Mazargues dans la banlieue de Marseille. Tout d'abord, inhumés dans une tombe commune avant d'être exhumés pour être ré-inhumés dans une tombe personnelle.

**Accident du Vickers Warwick III, codé HG 226, du 301 Polish Squadron, 27 juillet 1945
Chonas l'Amballan (Isère)**



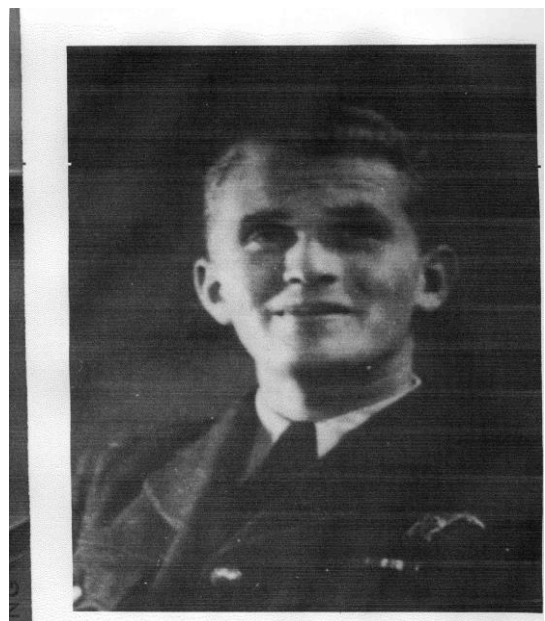
AVION ANGLAIS TYPE WARWICK



AVION ANGLAIS TYPE WARWICK

Antoni Jan MIKOLAJCZAK est né à Grodno, le 24 juin 1923.

Capturé par les Russes, en Décembre 1940, pour franchissement illégal de la frontière entre la Pologne et la Hongrie, il est condamné à 5 ans de prison et envoyé au camp de travail n° 10 en République de Komi en URSS. Il sera relâché par les Russes, au début de 1941, dans le cadre de la grande amnistie avec la création de l'Armée du Général Anders. Antoni MIKOLAJCZAK s'embarque, à destination de la Grande Bretagne, à travers l'Iran, les Indes et l'Afrique du Sud, où il arrive en Ecosse en mai 1942.



Il sera enrôlé, en août 1942, dans les Forces Aériennes Polonaises. Du 8 septembre au 21 novembre, il suit les cours de ACTC (Air Crew Training Centre) à la base RAF de Hucknall. Du 21 novembre au 6 avril 1943, il est affecté au ITW (Initial Training Wing) sur la base RAF de Brighton. Entre le 7 avril et le 18 juin, il suit un cours de transmission radioélectrique au N° 1 RS (Radio School) sur la base RAF de Cranwell. De

juillet à décembre 1943, il est détaché au ACDC (Air Crew Despatch Centre) à Heaton Park pour être transféré au N° 1 AOS (Air Observers School) sur la base RACF de Malton dans l'Ontario au Canada, pour un stage de navigation, Classe 81 A. Le 1er décembre 1943, il est promu Sergent.

Du 5 février au 28 mars 1944, il suit un stage au N° 2 (O) AFU (Observer Advanced Flying Unit) sur la base RAF de Millom, puis du 28 mars au 23 mai 1944 au N° 13 OTU (Operational Training Unit) sur la base RAF de Bicester. en Angleterre. Le 23 mai 1944, il se trouve affecté au N° 305 Squadron polonais sur la base RAF de Lasham pour des vols opérationnels sur Mosquito en tant que navigateur. Du 26 au 30 mai, il est affecté au N° 2 GSU (Group Support Unit) sur la base RAF de Swanton Morley. De juin à octobre 1944, au 305 Squadron, il effectue 50 missions de combat sur la France, la Belgique, la Hollande et l'Allemagne. A l'automne 1944, il est assigné au Polish Air Force Depot à Blackpool.

Du 6 janvier au 7 avril 1945, il est envoyé à la Polish Army Cadet School à North Berwick en Ecosse avant le transfert de celle-ci à Crieff. Le 28 avril, il est affecté au 301 Squadron Transport Command à Blackbushe.

Il totalisait 165 heures de vols opérationnels, 365 non opérationnels, dont 30 heures durant les derniers six mois. Il obtient Krzyz Walecznych (Croix de la Valeur) avec trois barrettes.

Antoni MIKOLAJCZAK était célibataire et de religion catholique. Il parlait le Français, le Russe, l'Ukrainien et l'Allemand. Ses proches parents, sa mère : Celina MIKOLAJCZAK Stalag VI c (Polish women) Oberlangen (N) Lathen, First Canadian Army BLA (probablement stalag où était emprisonnée les femmes polonaises suite à l'insurrection de Varsovie et qui a été libéré le 12 avril 1945 par la 1ère Division Blindée Polonaise).

Alojzy RATAJCZAK est né le 18 juin 1912 à Bronikowo, près de Smigiel, de Jacob son père et de sa mère Malgorzata née Ciesielski. Il passe sept années au Lycée de Lubliniec en Haute Silésie.

Le 28 novembre 1931, il rejoint le 3 Pulk Lotniczy (3ème Régiment aérien). De mai à octobre 1932, il suit les cours de l'Ecole de pilotage de Bydgoszcz, puis en été 1933, il pilote des avions de chasse au 3 Pulk Lotniczy à Grudziadz. avant de rejoindre Dywizjon Mysmiwski (Groupe de Chasse) à Poznan jusqu'en 1936. A cette date, il effectue un stage d'instructeur à Deblin, puis comme instructeur jusqu'à la déclaration de guerre, et effectue des vols sur : Bartel, RWD8, PWS16, PWS18, PWS10, Avia, PZL7, PSL11, Potez 25, Breguet 19, Katas et Fokker monomoteur et trimoteurs, en réalisant environ 2000 heures de vol dont 100 heures de nuit.

Le 21 septembre 1939, il quitte la Pologne en traversant la frontière roumaine. Il arrive en France, le 8 octobre 1939, puis rejoint la Grande Bretagne le 18 décembre 1939, où il est envoyé à Eastchurch. Du 12 mars au 20 avril 1940, il suit les cours de pilotage au 15 FTS (Flying Training School) de Redhill, avant de rejoindre le 18 OTU (Operational Training Unit) à Hucknall. Le 30 juillet, il est affecté au 300 Bomber Squadron à la base RAF de Bramscote qui sera transférée à Swindon, puis en juillet 1941 à Hemswell. Le 21 août 1941, après avoir effectué 28 heures de vol en opérations avec le 300 Bomber Squadron, il est affecté comme instructeur au 18 OTU à la base RAF de Bramscote. Il est nommé Pilot Officer (Sous-Lieutenant), le 1er novembre 1941.

Le 15 mars 1942, il est envoyé au CFS (Central Flying School) sur la base RAF de Upavon pour suivre un stage de pilote instructeur, puis il retourne à Bramscote le 10 avril 1942. Il est promu Flying Officer (Lieutenant) le 1er octobre 1942. Hospitalisé, le 2 janvier 1943, à la suite d'un accident aérien, il ne sortira de l'hôpital que le 3 juillet. Le 28 juillet, il est transféré au 10 AFU (Advanced Flying Unit) à la base RAF de Dumfries pour prendre les fonctions de pilote pour le personnel. En septembre, à sa demande, il est affecté au Service du Transport et fini par être envoyé au Moyen-Orient. Il est promu Flight Lieutenant (Capitaine), le 1er novembre 1943.

Le 4 février 1944, il débute son service au 216 Squadron à la base RAF du Caire Ouest en Egypte. Du 5 au 23 mars, il effectue au 1 CCU (Check and Conversion Unit) sur la base RAF de Bilbeis, un stage d'Officier du Transport. Le 16 juillet, il quitte le 216 Squadron pour rejoindre le 74 OTU (Operational Training Unit) comme pilote instructeur interprète. Le 26 septembre, il quitte le Moyen Orient pour rejoindre la Grande Bretagne. Du 24 octobre au 12 décembre, il est affecté au 1669 HCU (Heavy Conversion Unit) sur la base RAF de Langar.

Le 7 février 1945, il débute ses fonctions de pilote de transport au 301 Squadron à la base RAF de Brindisi en Italie, qui se poursuivront jusqu'en avril, date à laquelle le 301 Squadron retourne en Grande Bretagne. Au sein de ce squadron, il effectue 32 heures de vol sur Wellington et Halifax et totalise 1365,4 heures de vol dont 427,3 heures de nuit. En avril 1945, le 301 Squadron est reformé sur la base RAF de Blackbushe comme squadron de transport équipé de Warwick III.

Alozy RATAJCZAK était célibataire et de religion catholique. Ses proches parents : Wera RAJCZAKOWNA, Ecole Folwark dans la région de Poznan, et Miss M. JENNINGS, 6 Crofton Road, Attenborough, Beeston, Nottinghamshire.

Frantisek BONK (en Slovaque) **Franciszek BAK** (en Polonais) est né le 13 (le 14 selon un formulaire qu'il a rempli) octobre 1923 à Vitazovce en Slovaquie. Son père Blasius, citoyen polonais, et sa mère Angela, native de Vitazovce (Slovaquie) eurent six enfants baptisés dans l'église de Ohradzany. Frantisek, l'aîné des enfants, est devenu marin à l'âge de quinze ans et a servi jusqu'en 1939 sur le navire polonais Batory. Il était aux USA, probablement à New York, plusieurs semaines avant que le pays n'entre en guerre.

Le 25 octobre 1941, il se porte volontaire pour se joindre aux Forces Aériennes Polonaises et rejoint la Grande Bretagne, le 21 décembre 1941. Au dépôt de l'aviation militaire polonaise de Blackpool, il est sélectionné pour la formation d'opérateur radio navigant, et suit une formation de radiotélégraphiste à la Basic Radio School de Blackpool, puis en formation avancée au N° 1 SS (Signal School) sur la base RAF de Cranwell dès le 11 juin, avant de rejoindre N° 8 AGS (Air Gunnery School) sur la base RAF d'Evanton en Ecosse.

BAK Archives LOT photo prise au N° 6 OTU à Thornaby.



Du 15 février au 6 mai 1943, il suit un stage d'opérateur radio au N° 6 (C) OTU (Coastal Operational Training Unit) sur la base RAF de Thornaby-on-Tees. Le 14 mai 1943, le Sgt Franciszek BAK effectue sa première affectation opérationnelle de Coastal Command au 304 Squadron où il participe à des missions anti-sous marines et de protection de convois jusqu'au 5 juillet 1944. A cette date, il revient comme instructeur au 6 OTU de la base RAF de Silloth. Au cours de l'année 1943, il a suivi un cours au SE (Secret/Special Equipment) sur la base RAF de Chivenor. Le 22 septembre, il retourne au 304 Squadron. A l'automne 1944, Franciszek BAK est muté N° 1669 HCU (Heavy Conversion Unit) sur la base RAF de Langar, près de Nottingham, pour reconversion sur Handley Page Halifax. Il est nommé W/O Warrant Officer (Adjudant-Chef). Il quitte la Grande Bretagne sur le bateau « Scythes » pour rejoindre une nouvelle affectation à Naples.

A son arrivée en Italie, il est envoyé au N° 56 PTC (Personnel Transit Centre) et le 16 février 1945, le W/O Franciszek BAK est muté sur la base de Brindisi-Casale Campo jusqu'au 19 mars 1945. Dans cette unité, il effectue des opérations spéciales au profit de groupes de résistance sur la Pologne et d'autres pays européens. De retour en Grande Bretagne, il reste au 301 Squadron, qui le 4 avril est reformé sur la base RAF de Blackbushe. Dans cette unité équipée de Wickers Warwick, il effectue les fonctions d'opérateur radio lors des missions de liaison vers les forces alliées en Méditerranée. Il avait effectué 466, 25 heures de vol dont 350,55 non opérationnelles, et 40,05 au cours des six derniers mois.

Dans un formulaire, rempli en 1945, il a anglicisé son nom BAK Frank. Il était célibataire et de religion catholique. Au lieu de proches parents, il donne le nom d'une amie : Mrs J. SCHMIDT 181 Grand St Brooklyn New York.

Eugeniusz KOCON est né le 20 mars 1918 à Varsovie.

Après avoir terminé ses études, il rejoint les Forces Armées Aériennes Polonaises, le 18 septembre 1933, où il débute une formation à Bydgoszcz. En 1938, après avoir été qualifié mécanicien d'aviation, il est affecté au 2 Pulk Lotniczy (Régiment aérien), et pour une formation complémentaire de courte durée à l'escadrille 114 Eskadra Mysliwska (Escadrille de Chasse). Toujours en 1938, il est détaché à 112 Eskadra Mysliwska (Escadrille de Chasse) pour un stage de maintenance sur avion Los. A la fin de son stage, il est affecté au 217 Eskadra Bombowa (Escadrille de bombardement) pour un entraînement complémentaire; unité où il restera jusqu'au déclenchement de la guerre.



KOCON (livre de J.HASINSKI-ADAM page 449)

Il arrive en France en 1939 et rejoint la Grande Bretagne en embarquant à Bordeaux. Le 19 juin 1940, il arrive en Grande Bretagne. En 1941, il est affecté à la base RAF de Shawbury comme mécanicien. Au cours des années 1942 et 1943, il améliore ses connaissances en mécanique dans diverses bases RAF à Bramcote, Thurleigh, Finningley et Bircotes. En 1944, il est affecté au 34 MU (Maintenance Unit) sur la base RAF de Monkmoor-Bethesda dans le Nord du Pays de Galles pour un travail de maintenance et de récupération. Au milieu de l'année 1944, il se porte volontaire pour servir comme

mécanicien navigant.

Le 8 août 1944, il est affecté au N° 4 STT (School of Technical Training) sur la base RAF de St Antham pour débiter un stage de mécanicien navigant. Il est nommé Sergent, le 25 septembre 1944. Il est affecté au RAF Wrating Common pour encore un stage de mécanicien navigant. Le 26 octobre 1944, il est affecté au N° 1669 HCU (Heavy Conversion Unit) sur la base de la RAF de Langar pour conversion sur appareils lourds.

De janvier à mars 1945, il est affecté au N° 301 Squadron sur la base RAF de Brindisi en Italie. Ce Squadron est de retour en Grande Bretagne sur la base RAF de Blackbushe où il est transformé en squadron de transport équipé de Warwick III. A une date non déterminée, il avait effectué 50 H 45 de vol de jour, 21 heures de nuit et 6H 20 heures opérationnelles.

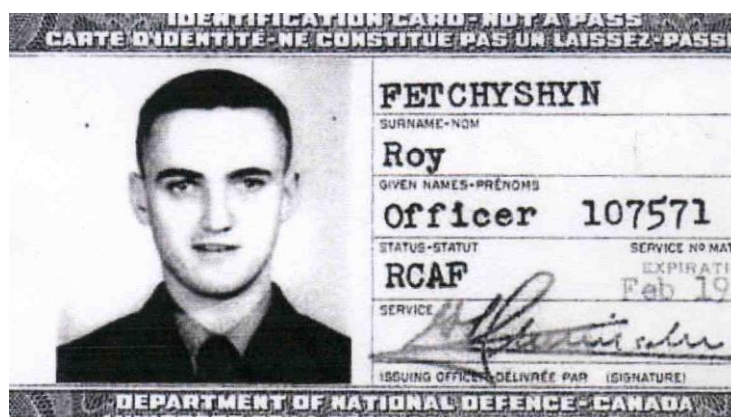
Eugeniusz KOCON était célibataire et de religion catholique. Ses proches parents : WLADYSLAWA Ul. Bugaj. 13. m 27 Varsovie.

6 Novembre 1969

Vers 14 heures, un avion à réaction s'écrase sur le haut de la falaise à l'ouest du Mont Annoisin sur la commune de Leyrieu (Isère), à 3 kilomètres à l'est de Crémieu. Le pilote trouve la mort dans cet accident.

Un Starfighter CF-104, serial 104781, appartenant 441 Squadron « Silver Fox » du 1 Wing des Forces Armées Aériennes Canadienne, décolle de la base canadienne de Lahr (Allemagne) pour une mission de reconnaissance photographique dans le sud-est de la France.

L'appareil est piloté par le Lieutenant **Roman (Roy) FETCHYSHYN**, né le 19 septembre 1946 à Hambourg (Allemagne). Son père, Josef est né en Ukraine et sa mère Marie PUKE est née à Mokra (Pologne). Arrivé avec ses parents au Canada en décembre 1949, il poursuit ses études à Edmonton dans l'Alberta. Il s'engage, le 6 janvier 1967 dans les Forces Armées Aériennes Canadiennes où il est breveté piloté et nommé Lieutenant, le 31 juillet 1968. Le Lieutenant Roy FETCHYSHYN repose dans le cimetière militaire canadien de Choley, à l'ouest de Nancy.



Une plaque commémorative a été inaugurée, le Dimanche 17 septembre 2006, sur le mur extérieur de la chapelle Notre Dame de La Salette.



A quelques centaines de mètres de cet accident, le 11 septembre 1944, un bimoteur B 25 D Mitchell, serial 42-87440, appartenant au 522 Squadron du 27 Fighter Group de la 12 Air Force (USA), qui s'apprêtait à atterrir sur le terrain d'aviation de Loyettes, heurtait le sommet de la colline, à proximité de la chapelle Notre Dame de La Salette. Les trois membres d'équipage et les douze passagers trouvaient la mort. Une plaque commémorative était inaugurée, le 16 septembre 1945, sur le mur extérieur de la chapelle Notre Dame de La Salette.

Paul MATHEVET 04/2010

[Retour vers le sommaire](#)