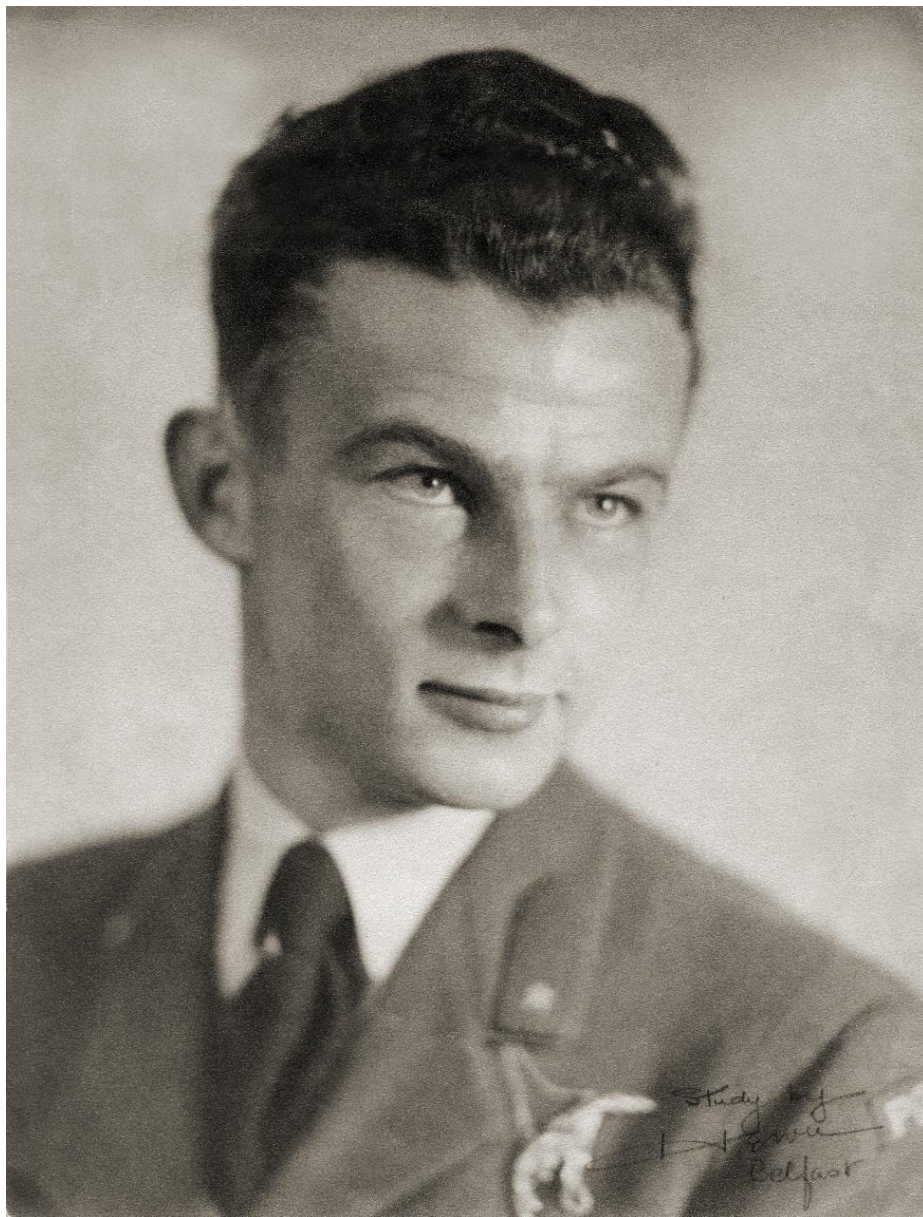




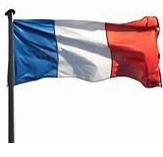
2024

Stanisław Caliński



Biographie rédigée par Monsieur
Jacek Caliński, neveu du pilote
Stanisław Caliński.

Traduit par Madame
Justyna Depierre,
Secrétaire Générale de
l'association Franco-Polonaise
« Oise-Elblag-Malbork » de
Compiègne



Biographie de Flying Officer Stanisław Caliński Tombé en mission et son avion s'écrase sur la pente Sud Mont Rucourt, Commune de Longueil-Sainte-Marie.

Stanisław Caliński est né le 9 janvier 1922 à Złoczów dans la province de Ternopil (aujourd'hui en Ukraine). Initialement, il portait le nom de Stanisław Cap, mais il l'a changé dans les années qui ont suivi. Pour cette raison, vous pouvez trouver dans la littérature ses données personnelles dans une formulation incorrecte : Stanisław Cap-Caliński ou Stanisław Caliński-Cap.

Stanisław Caliński était le fils aîné de Stefan et Katarzyna née Hudyma. Son père était un soldat des Légions du maréchal Józef Piłsudski.

Son petit frère Emil et sa petite sœur Stefania étaient pendant la deuxième guerre mondiale, des soldats de l'Armée de l'intérieur du district de Lviv (l'armée secrète dépendait du Gouvernement Polonais en exil à Londres et était la plus grande armée secrète en Europe). Son plus jeune frère Tadeusz avait seulement 3 ans quand la guerre a commencé.

Stanisław Caliński a étudié au collège dans sa ville natale, puis au Lycée Public Jan Sobieski, où en 1938 il a obtenu son « petit baccalauréat ».



Photo de famille : Stanisław Caliński à gauche en vêtement blanc

À l'âge de 16 ans, le 16 août 1938, il entre à l'École des sous-officiers de l'aviation pour mineurs (SPLdM). La principale garnison de l'école était à Bydgoszcz, mais cette année-là, les élèves de la première année furent formés à Świecie sur la Vistule. À l'automne 1938, l'école fut transférée à Krosno, où la promotion de Caliński n'arriva qu'en juin 1939. Lui-même rejoint un groupe de formation de pilotes et effectua son premier vol le 20 juin 1939. Dans les premières semaines de l'été 1939, Caliński participa à un stage de vol de planeurs, organisé pour sa promotion au Military Glider Center à Ustianowa dans les montagnes de Bieszczady. Il pilota des planeurs Wron et Salamander (Corbeau et Salamandre).



1938-1939 : école de pilotage sur planeur

Après avoir terminé son stage de pilotage de planeurs, il partit avec ses camarades pour un camp de vacances à Uherce Mineralne, également dans les montagnes de Bieszczady. Les dernières cartes postales envoyées à son domicile datent de cette période : salutations de la gare de Lviv et les vœux pour son père à l'occasion de sa fête.

Caliński revint à l'école supérieure de Krosno en août 1939 pour reprendre sa formation en deuxième année. Son groupe d'élèves pilotes fut envoyé vers l'aéroport de réserve à Moderówka où ils furent formés au pilotage d'avions à moteur RWD-8. Au déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale, Caliński se trouvait sur cet aéroport.



Moderówka 1939, école de pilotage sur RWD-8 (Stanisław Caliński 3^{ème} rang gauche, 7^{ème} gauche),

Dès le premier jour, à 6h du matin, il survit à un raid aérien allemand de la Luftwaffe. Dans les fragments de ses notes encore existantes, il rappelle les conséquences tragiques de ce raid : parmi ses amis 6 sont morts et 14 blessés et leurs 17 avions RWD-8 sont détruits.

Les pertes auraient certainement été plus élevées si la gymnastique matinale n'avait pas été annulée à la nouvelle de l'attaque contre la Pologne.



Le RWD-8, l'avion école de la force aérienne polonaise

Le 5 septembre 1939, l'évacuation de l'école SPLdM commença en train en direction de la ville de Rudnik (aujourd'hui Rudnik nad Sanem). Pendant l'évacuation de l'école par chemin de fer, il y eut un autre raid aérien allemand. Ils durent fuir à pied à travers la forêt de Biłgorajska, puis à nouveau par le train, mais le train fut divisé et dirigé dans différentes directions. La promotion de Caliński arriva à Lutsk où une nouvelle attaque aérienne massive eut lieu. Afin de réduire les pertes potentielles, ils furent dispersés dans les villages environnants.



Le 15 septembre 1939 d'autres ordres furent donnés pour évacuer l'école par chemin de fer en direction de Kremenets, où deux jours plus tard, après l'entrée de l'Armée rouge en Pologne, une partie du personnel et des élèves de l'école furent capturés et envoyés en captivité en Union Soviétique. Stanisław Caliński eut beaucoup de chance, il ne fut pas capturé et avec ses camarades survivants, il arriva à Sniatyn puis traversa la frontière avec la Roumanie. Ses notes du 26 septembre 1939 disent qu'il est dans un camp de déportation où le paludisme a commencé à se propager parmi les prisonniers. Pendant son séjour dans le camp, il y eut des disputes avec les gardes roumains. En apprenant que des allemands allaient rendre visite au commandant du camp, Stanisław Caliński décida de changer temporairement son nom pour Małuszko.

Le 4 décembre 1939 il réussit à s'échapper du camp et se rendre au port de Balchik sur la mer Noire. Il envoya sa dernière carte postale de là, avec ces mots significatifs : « SALUTATIONS DE MES VACANCES AU BORD DE LA MER NOIRE ». Sa famille, par grande chance, reçut cette carte après quelques mois, mais malheureusement ce fut son dernier message à ses proches.



Dans le cadre d'une action organisée par les autorités militaires polonaises, le 25 décembre 1939, il quitta Balchik pour le port de Constanța, d'où il navigua sur le navire "Dacia" vers la Syrie. Le 1er janvier 1940, il navigua à nouveau vers le port de Beyrouth où il fut envoyé avec d'autres soldats polonais, dans un camp de transit. C'est là qu'il il fêta ses 18 ans.

Le 16 janvier 1940 Caliński reçut l'ordre de quitter Beyrouth à bord du navire français "Explorateur Grandidier" en direction de la France. Il arriva à Marseille le 22 janvier 1940. Le lendemain, il se rendit au camp militaire de Carpiagne, et le 14 mars 1940 il fut envoyé à Lyon-Bron au Centre de Formation Aérienne.

À cette époque, l'ambiance parmi les soldats polonais était mauvaise. Les soldats étaient déprimés par la défaite de la Pologne, fatigués de la route qu'ils devaient prendre pour atteindre la France et déçus : sur place car ils rencontrèrent un manque d'organisation et une certaine léthargie dans l'organisation des unités polonaises.

Le 23 Avril 1940 sur la base aérienne de Lyon les soldats, parmi lesquels Stanisław Caliński, prêtèrent serment au drapeau devant le lieutenant-colonel Stefan Berezowski. Mais en dehors de l'entraînement et des rassemblements constants, pour la plupart des soldats, l'entraînement strictement aéronautique n'avait toujours pas commencé.

10 mai 1940. Le Troisième Reich attaqua l'Europe occidentale, et l'armée de l'air allemande bombardra l'aéroport de Lyon Bron.

En raison de la situation défavorable sur le front qui se termina par la proposition de la France d'une trêve avec l'Allemagne, le Centre polonais de formation aéronautique de Lyon fut évacué par chemin de fer vers le sud-ouest. Stanisław Caliński reçut également l'ordre d'évacuer le 17 juin 1940. Après une semaine de péripéties et de déplacements successifs, le 24 juin, il embarqua dans le port atlantique de Saint-Jean-de-Luz, situé au pied des Pyrénées, à bord du navire britannique "Arandora Star". Le 27 juin 1940, il atteignit Liverpool.

En Grande-Bretagne, il se retrouva d'abord dans un camp d'aviateurs polonais à Innsworth près de Gloucester. Là, il commença à souffrir du paludisme, qu'il avait probablement contracté en Roumanie. Il fut soigné à l'hôpital et, après avoir terminé le traitement, le 10 novembre 1940, il fut transféré à la base aérienne de Blackpool. Là, il fut inscrit au registre de l'armée de l'air polonaise sous le numéro d'immatriculation 793234.



Bien qu'il ait été élève-pilote avant-guerre, il dût attendre son tour avant de commencer à apprendre à piloter sur l'équipement britannique : avant lui, il y avait des pilotes polonais plus expérimentés et entièrement formés. Enfin, le 30 avril 1941, il commença un cours théorique au Earth Training Center, qui dura jusqu'au 5 juillet 1941. Le 19 juillet 1941, il fut promu au grade britannique de Leading Aircraftman (RAF caporal). Le 21 juillet 1941, il fut affecté à la base de Leconfield de la RAF (pour l'entraînement à l'aéroport opérationnel), et le 11 août 1941, au centre de recrutement pour les équipages volants « Aircrew Reception Centre » près du Regent's Park à Londres.

Le 30 août 1941, il fut transféré à la 25ème école polonaise d'entraînement au vol primaire (25th Polish Elementary Flying Training School) à Hucknall, où, le 1er septembre 1941, il commença à voler dans l'avion scolaire de Havilland Tiger Moth. Après avoir réussi cette étape de la formation pratique, le 3 novembre 1941, il fut transféré à la 16e école de pilotage primaire polonaise (16th Polish Service Flying Training School) à Newton. Là, il suivit une formation sur les machines Miles Master et sur Fairey Battle. Le 27 novembre 1941, il fut promu au grade de Première Classe. Le cours qu'il suivit était le numéro 7 et il se termina par des examens le 2 février 1942. Caliński les passa avec succès, remportant le titre polonais et l'insigne de pilote, ainsi que le grade britannique de sergent (sergent de la RAF), comme tous les diplômés de la formation à ce niveau.



Le 14 mai 1942, il fut transféré à la base aérienne de Blackpool, où le 25 mai 1942, il reçut une nouvelle affectation : cette fois-ci à un stage à l'école de chasse polonaise opérant au sein de l'unité d'entraînement opérationnel britannique 58, de l'unité d'entraînement au combat de Grangemouth, en Écosse. Il s'y entraîna pour être pilote de chasse, pilotant des avions Supermarine Spitfire.



Le 17 août 1942 Caliński fut affecté au 315e Escadron de chasse "Dębliński", basé à l'époque à l'arrière, à la base de la RAF de Woodwale. Peu de temps après, le 5 septembre 1942, il déménagea avec l'escadron vers la célèbre base de Northolt de la RAF près de Londres, où la première escadre chasse polonaise stationna pendant la majeure partie de la guerre. Le 22 septembre 1942, il fut admis en tant que pilote opérationnel, et le 21 octobre 1942, il effectua son premier vol de combat au-dessus de la France : "Circus 228", c'est-à-dire la couverture de 12 bombardiers américains Boeing B-17 Flying Fortress, de retour du raid sur Cherbourg.



Au cours des semaines suivantes, il effectua plusieurs autres vols, mais sa carrière de pilote de combat s'acheva rapidement. En tant que titulaire du "petit baccalauréat" d'avant-guerre, il fut nommé pour participer au cours de cadet, qui eut lieu du 9 au 26 mars 1943 à l'école des cadets d'infanterie et de cavalerie motorisée d'Auchtermuchty en Écosse. Entre mars et mai 1943, il était en vacances, avec une affectation officielle à la base aérienne de Blackpool. À ce moment-là, il fut appelé à comparaitre devant le conseil médical, probablement à cause de ses antécédents de paludisme.



Le 15 avril 1943, il fut promu au rang d'officier, recevant le grade de sous-lieutenant et un nouveau numéro de service - P-2198. Le 10 mai 1943, il fut à nouveau affecté à l'escadron 315. Le 23 juin 1943, il fut envoyé au cours de l'école des officiers de la RAF à Cosford. Le 26 juillet 1943, il retourna à l'escadron, qui avait entre-temps été transféré à l'aéroport de Ballyhalbert en Irlande du Nord. Le 13 novembre 1943, il déménagea avec tout l'escadron sur la base de la RAF à Heston près de Londres. Le 10 janvier 1944, il fut promu dans la RAF au grade d'Officier de vol. Il devint le commandant de l'escadrille A de l'escadron 315.



Pendant son service dans le 315e Escadron de chasse, Stanisław Caliński fit la connaissance de son amie bien-aimée Margaret "Peggy" Scott. Peggy, parce que les pilotes polonais l'appelaient ainsi, était Leading Aircraft Woman (L.A.C.W.) dans les rangs de la Women Auxiliary Air Force (WAAF). Elle était la conductrice de la voiture avec laquelle elle emmenait les pilotes vers leurs avions avant les vols et les emmenait après les vols vers la section du renseignement pour faire leur rapport. Elle apprit les danses traditionnelles polonaises et se produisit dans un groupe de danse qui était actif au sein de l'escadron 315. Ses deux frères étaient précédemment morts dans un bombardement aérien - RAFVR. Peggy Scott était une « PIN-UP GIRL » du 315e Escadron de chasse. Après la fin de la guerre, elle épousa Patrik Thomas Lynch, un officier de la Royal Navy qui, pendant la guerre, avait navigué dans des convois méditerranéens pendant la bataille de Malte et avait ensuite patrouillé sur l'Atlantique.



En mars 1944. Le 315e Escadron, ainsi que le 306e Escadron polonais et le 129e Escadron de la RAF formant la 133e Escadre de chasse, commencèrent à changer leurs Spitfires Mk. V usés pour des avions nord-américains P-51 Mustang III modernes. L'escadron atteignit la préparation opérationnelle sur ce type d'avion le 1er mai 1944 et commença immédiatement les vols de combat au-dessus de la France.



Le 20 mai 1944. Stanisław Caliński décolla à 9 h 50 au sein de l'escadron 315 aux commandes de l'avion Mustang III, immatriculé RAF- FB179, code PK-C. Le but de l'opération était de bombarder en piqué une gare de triage à Verberie, en France. Le bombardement commença à environ 10h50. L'avion de Stanisław Caliński, pour des raisons inexplicées à ce jour, s'écrasa dans la zone de la cible. Le Flying Officer Stanisław Caliński est touché, son avion endommagé, plane à très basse altitude et s'écrase sur la pente sud Mont Rucourt, commune de Longueil-Sainte-Marie.



La cible du raid fut fortement défendue par l'artillerie antiaérienne, les blessures au pilote ou les dommages causés à l'avion par l'artillerie antiaérienne ont été la cause la plus probable du décès.



Dans le journal en anglais des opérations de combat du 315e Escadron, ce vol est décrit comme suit : "12 avions, y compris le commandant d'escadre Wiórkiewicz, ont décollé pour la mission de combat RAMROD 898. La cible a été bombardée de 8 000 pieds, de 35 degrés d'ouest en est. 3 ou 4 coups directs ont été observés. F/O S. Caliński s'est écrasé dans la zone de la cible, probablement tué. Météo, brume jusqu'à 10 000 pieds. Visibilité avec le soleil 15 miles, sous le soleil 7 miles".



Le lieutenant-pilote (officier de vol) Stanisław Caliński jusqu'à sa mort a effectué un total de 47 vols de combat pendant 80 heures. Il est mort pendant le 48e vol de combat.

Il a reçu la Croix de la Valeur et trois fois la Médaille de l'Air.

Il est inhumé dans le cimetière de Creil (Oise) et sa tombe porte la désignation 346 dans la parcelle 2.



Il est mort à l'âge de 22 ans, il a donné sa vie "POUR NOTRE ET VOTRE LIBERTÉ" - la devise qui guide les soldats de l'armée polonaise.



Biographie signée : Jacek Caliński, Neveu de Stanisław Caliński

Correction et ajouts Wojciech Zmyślony.

ARMÉE DE L'AIR
UNITÉS D'AVIATION POLONAISE — POLSKIE JEDNOSTKI LOTNICZE

Nom : BALINSKI
Nazwisko

Prénoms : STANISLAW
Imiona

Grade : Soldat
Stopień

Né le 9.1.1922 à Wrocław Pologne
Ur. dn.

Résidant à BRON. (Rhône)
Zamiesz. w.

Profession : Élève Pilote
Zawód

Fils de Stefan et de Katarzyna Kudyma
Syn

Domacties à Wrocław Pologne
Zamiesz. w.

Situation de famille : Célibataire, Veuf, Marié.
Stan: Kawaler, Wdowiec, Zonaty.

Nombre d'enfants :
Ilość dzieci

Taille : 1 mètre 67 centimètres
Wzrost : 1 metr centymetrow

Marques particulières :
Znaki szczególne

Fait à Bron, le 27.5 1940.
Wystawiono w : dn :

EMPREINTES DIGITALES
Index gauche Index droit
Pалеc wskazujący
Lévy Pravy

SIGNATURE DU TITULAIRE :
Podpis właściciela dowodu
Calizicki ST

ATTESTATION DE L'OFFICIER SUPÉRIEUR POLONAIS DÉLÉGUÉ.
Zaswiadczenie starszego polskiego oficera delegowanego :

LE COLONEL COMMANDANT DU DÉPÔT D'INSTRUCTION DE L'AVIATION POLONAISE :
Pułkownik dowódca centrum wyszkolenia lotnictwa polskiego :

793234



Sous-lieutenant - F/O (Flying Officer) Stanisław Caliński – vols de combat :

1. 21. X. 1942. – Circus 228 – Spitfire Mk. VB – AD 451
2. 08. XI. 1942. – Circus 235 – Spitfire Mk. VB – AD 451
3. 10. XI. 1942. – Circus 237 – Spitfire Mk. VB – AD 451
4. 16. XI. 1942. – Patrouille de sauvetage en mer - Spitfire Mk. VB – AD 451
5. 30. XI. 1942. – Patrouille entre Shoreham-Beachy Head – Spitfire Mk. IX- EN 173
6. 01. XII. 1942. – Sweep – Spitfire Mk. IX – EN 173
7. 14. XII. 1942. – Rodeo – Spitfire Mk. IX – BS 408
8. 20. XII. 1942. – Circus 244 – Spitfire Mk. IX – BS 513
9. 30. XII. 1942. – Patrouille de sauvetage en mer - Spitfire Mk. IX – BS 554
10. 15. V. 1943. – Patrouille de sauvetage en mer - Spitfire Mk. VB – EN 788
11. 16. V. 1943. – Décollage d'urgence – Spitfire Mk. IX EN 123
12. 17. V. 1943. – Décollage d'urgence – Spitfire Mk. IX – EN 184
13. 20. V. 1943. – Rodeo 222 – Spitfire Mk. IX – EN 184
14. 23. V. 1943. – Circus 303 – Spitfire Mk. IX – BS 506
15. 31. V. 1943. – Circus 308 – Spitfire Mk. IX – EN 123
16. 12. VI. 1943. – Ramrod 91 – Spitfire Mk. VA – W 3937
17. 11. VIII. 1943. – Couverture de convoi – Spitfire Mk. VB – BL 993
18. 25. VIII. 1943. – Couverture de convoi – Spitfire Mk. VB – BL 970
19. 26. VIII. 1943. – Couverture de convoi – Spitfire Mk. VB – AR 338
20. 27. VIII. 1943. – Couverture de convoi – Spitfire Mk. VB – BM 531
21. 27. VIII. 1943. – Couverture de convoi – Spitfire Mk. VB – BM 531
22. 07. IX. 1943. – Couverture de convoi - Spitfire Mk. VB – BM 512
23. 12. IX. 1943. – Couverture de convoi – Spitfire Mk. VB – nn **
24. 03. X. 1943. – Couverture de convoi – Spitfire Mk. VB – AD 352
25. 24. X. 1943. – Couverture de convoi – Spitfire Mk. VB – AD 352
26. 27. X. 1943. – Couverture de convoi – Spitfire Mk. VB – AB 866
27. 11. XI. 1943. – Couverture de convoi – Spitfire Mk. VB – BM 537
28. 25. XI. 1943. – Ramrod 330 – Spitfire Mk. VB – EP 133
29. 26. XI. 1943. – Ramrod 336 – Spitfire Mk. V – nn **
30. 21. I. 1944. – Ramrod 467 – Spitfire Mk. VB – BM 192
31. 23. I. 1944. – Ramrod 472 – Spitfire Mk. VB – AR 452
32. 29. I. 1944. – Ramrod 493 – Spitfire Mk. VB – EP 133
33. 30. I. 1944. – Ramrod 497 – Spitfire Mk. VB – AB 790
34. 03. II. 1944. – Ramrod 505 – Spitfire Mk. VC – EE 643
35. 14. II. 1944. – Ramrod 552 – Spitfire Mk. VB – AD 419
36. 15. II. 1944. – Ramrod 556 – Spitfire Mk. VB – AD 419

37. 15. II. 1944. – Ramrod 560 – Spitfire Mk. VB – AD 419
38. 20. II. 1944. – Ramrod 569 – Spitfire Mk. VB – AD 419
39. 25. II. 1944. – Ramrod 589 – Spitfire Mk. VB – AR 452
40. 28. II. 1944. – Ramrod 597 – Spitfire Mk. VB – AR 452
41. 02. III. 1944. – Ramrod 612 – Spitfire Mk. VB – AR 452
42. 20. III. 1944. – Couverture de convoi – Spitfire Mk. V – nn **
43. 20. III. 1944. – Couverture de convoi – Spitfire Mk. VB – AB 490
44. 20. III. 1944. – Couverture de convoi – Spitfire Mk. VB – AB 490
45. 04. V. 1944. – Fabius II, III, IV – P-51 Mustang Mk. III – PK-B
46. 06. V. 1944. – Ramrod 834 - P-51 Mustang Mk. III – PK-C – FB179
47. 07. V. 1944. – Ramrod 840 – P-51 Mustang Mk. III – PK-C – FB179
48. 20. V. 1944. – Ramrod 898 – P-51 Mustang Mk. III – PK-C – FB179

** - nn – numéro de série inconnu

CIRCUS : Mission diurne menée par une petite force de bombardiers avec une puissante escorte de chasseurs. Elle était destinée à attirer les chasseurs ennemis afin qu'ils puissent être engagés par des combattants de la RAF. L'objectif principal était la destruction des appareils de la Luftwaffe, suivi de la protection des bombardiers contre les attaques.

SWEEP : Mission offensive d'avions de chasse visant à rechercher et à détruire des avions ennemis ou des cibles d'opportunité dans une zone d'opérations attribuée.

RODEO : Mission de chasse destinée à maintenir les appareils de la Luftwaffe dans le secteur concerné.

RAMROD : Mission de destruction de cibles au sol.

FABIUS : Mission de couverture opérée au-dessus de l'île Hayling (près de Portsmouth) destinée à protéger un exercice de débarquement à grande échelle avant celui du 6 juin 1944.