



À JAMAIS ! LES PREMIERS !

LE TOUT PREMIER RAID AÉRIEN SUR LE REICH

Profils couleurs : Jean-Marie Guillou

Par Przemysław Skulski

Durant les combats aériens de la campagne de septembre 1939, l'aviation polonaise accomplit plusieurs sorties au-dessus du territoire du *III. Reich*. La grande majorité consiste en des vols de reconnaissance ou des poursuites d'avions de la Luftwaffe. Toutefois, il y a aussi quelques incursions réalisées par des équipages de bombardiers pour frapper des objectifs situés à l'intérieur de l'Allemagne. Ces missions isolées ne peuvent évidemment retourner le cours des événements fatals à la Pologne, mais elles ont un impact psychologique important sur les pilotes polonais. Plusieurs éléments indiquent ainsi que le tout premier raid aérien sur l'Allemagne, durant la Seconde Guerre mondiale, serait l'œuvre de l'équipage d'un PZL.23B Karaś de la 21 *Eskadra Bombowa*.

LA 21^E ESCADRILLE DE BOMBARDIERS

Cette unité est née le 2 novembre 1918 en tant qu'*Eskadra Lwowska* (escadrille de Lviv), avant d'avoir été rebaptisée peu après II. *Eskadra Bojowa* (II. escadrille d'assaut), puis 6 *Eskadra Lotnicza-Wywiadowcza* (6^e escadrille aérienne de reconnaissance) en décembre 1918. En 1925, elle a été remaniée et son nom transformé en 21 *Eskadra Lotnicza* (21^e escadrille aérienne). Quatre ans plus tard, à la suite d'une autre réorganisation au sein de la force aérienne polonaise, la formation est devenue la 21 *Eskadra Liniowa* (21^e escadrille de ligne). Initialement, elle volait sur des Ansaldo 300 peu appréciés qui ont ensuite été remplacés par des Potez XV français. À la fin des années 1920, elle a reçu des Potez 27, bientôt suivis par des Breguet 19. En 1936-1937, ces derniers ont fait place à des bombardiers légers de conception nationale, les PZL.23A Karaś [1] (désignés Karaś I après l'introduction de la version B), eux-mêmes à leur tour rapidement remplacés par une version modernisée, le PZL.23B Karaś II qui devient l'appareil standard de l'escadrille.

À la mi-septembre 1938, l'unité retourne à Cracovie pour de grandes manœuvres en Volhynie et en Podolie, intégrant à cette occasion le *Samodzielna Grupa Operacyjna « Śląsk »* (groupe opérationnel indépendant « Silésie »). À cette époque, le commandant de l'unité est le *Kapitan* Jan Buczma. Du 24 au 26 août 1939, une mobilisation d'urgence de la 21 *Eskadra Liniowa* est décrétée. Les avions sont déployés sur la partie Nord de l'aérodrome de Cracovie-Rakowiec sous la protection de batteries antiaériennes. Le 26 août, sous les ordres du *Podporucznik* (sous-lieutenant) Jan Rothe-Rotowski, les personnels au sol de l'escadrille embarquent dans un train qui les emmène à Radom. Le lendemain à 17h30, tous les avions s'envolent pour le terrain de Sadków (près de Radom). L'après-midi du 30, l'escadrille est transférée sur l'aérodrome de Wsola par crainte d'une attaque de la Luftwaffe.

Le 31 août, l'unité est rebaptisée 21 *Eskadra Bombowa* (21^e escadrille de bombardiers) et subordonnée à

◀ Un bombardier léger de construction nationale PZL.23A Karaś I, premier modèle 100% polonais pris en compte par le parc aérien de la 21 *Eskadra Bombowa*.
NAC

[1] Karaś : carpe dorée.

▼ Ce PZL.23B Karaś II appartient à la 21 *Eskadra Bombowa*. Il est photographié sur l'aérodrome de Cracovie-Rakowiec début septembre 1939. Son camouflage en bordure du terrain est sommaire, mais il semble, au tas de branches visible sur la gauche, que les mécaniciens en ait retiré une partie pour procéder à la maintenance de l'appareil.
Coll. auteur

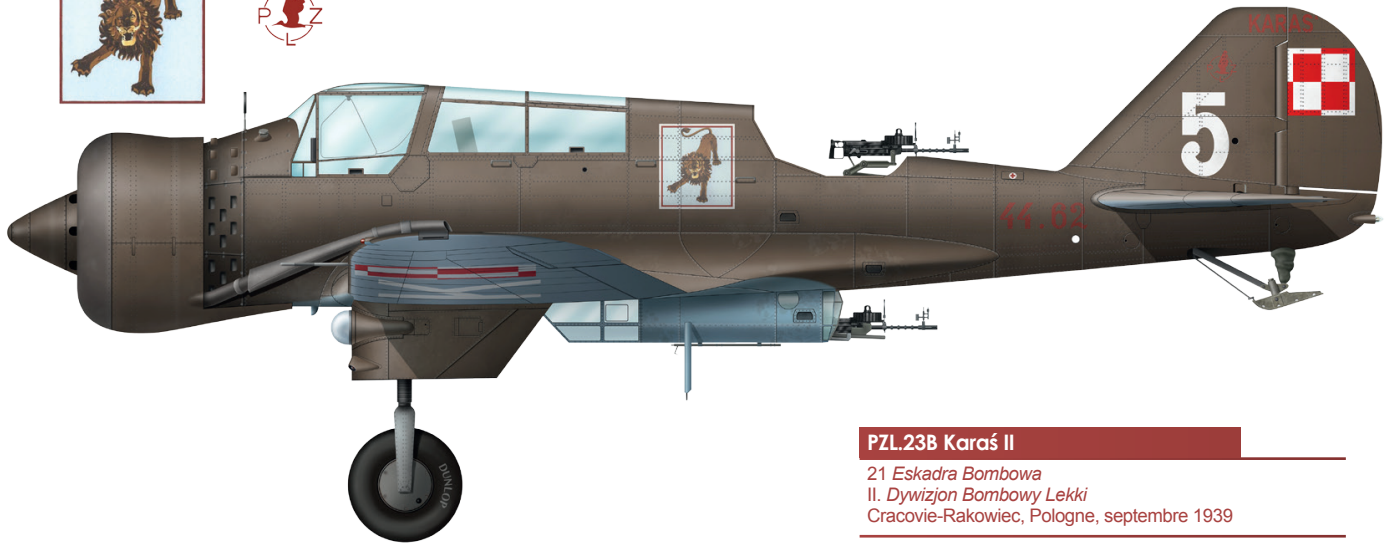
la *Brygada Bombowa* (brigade de bombardiers). Aux côtés de la 22 *Eskadra Bombowa*, elle y forme la II. *Dywizjon Bombowy Lekki* (II. division de bombardiers légers). L'escadrille aligne alors 10 PZL.23B Karaś, un avion de transport Fokker F.VIIB/3m et un appareil de liaison RWD-8.

MISSION AU-DESSUS DU III. REICH

Alors que la guerre débute le 1^{er} septembre 1939, les équipages de la 21 *Eskadra Bombowa* patientent, parés au combat, mais aucun ordre ne leur parvient. C'est d'autant plus étonnant que la *Brygada Bombowa* dont elle dépend relève directement de l'état-major suprême de l'armée polonaise. Le seul événement véritablement notable de la journée est – encore une fois ! – le changement de nom de la formation qui devient 1 *Eskadra Bombowa*, même si la désignation 21 *Eskadra Bombowa* continue à être employée, y compris dans les documents officiels. Le 2 septembre, l'escadrille effectue enfin sa première mission de guerre. Avant l'aube, elle a reçu l'ordre d'effectuer un vol de reconnaissance dans le secteur Częstochowa - Lubliniec - Oppeln (aujourd'hui Opole) - Gross Strehlitz (actuelle Strzelce Opolskie), afin de surveiller les mouvements des troupes allemandes et dénicher des cibles à bombarder. Deux équipages sont désignés. Le briefing terminé, les pilotes se dirigent vers leurs appareils. Chaque Karaś est armé de huit bombes, soit un total de 400 kg de charge offensive. Cette configuration est habituelle pour pouvoir attaquer d'éventuelles cibles d'opportunité rencontrées lors du vol de reconnaissance.

Vers 4h00, les deux avions roulent vers l'extrémité de la piste. Le premier PZL.23B, piloté le *Porucznik* (lieutenant) Tomasz Kasprzyk décolle sans problème. Le second équipage se compose du *Kapral* (caporal) Teofil Gara (mitrailleur), du *Podporucznik* Witalis Brama (observateur, chef de bord) et du *Kapral* Stanisław Obiorek (pilote). Ce dernier prend la direction du sud-ouest, qui lui garantit la course au décollage la plus longue.





PZL.23B Karaś II

21 Eskadra Bombowa
II. Dywizjon Bombowy Lekki
Cracovie-Rakowiec, Pologne, septembre 1939



◀ Wacław Buczyłko, pilote du petit bombardier PZL.23B Karaś II ayant attaqué le complexe d'Ohlau, à l'intérieur du III. Reich, le 2 septembre 1939. Coll. auteur

▼ Les bâtiments et cheminées de l'usine allemande d'Ohlau. Cette photo date probablement de l'immédiat après-guerre, au plus tard du début des années 1950, mais rien n'a changé par rapport à septembre 1939. ZM Silesia



Malheureusement, au bout de 150 mètres de piste effacée, l'avion commence à se déporter vers la gauche et s'enfonce dans le sol meuble. La jambe droite du train d'atterrissage se brise et celle de gauche est endommagée. Heureusement, l'équipage s'en sort sans une égratignure et rentre au PC en voiture.

Un quart d'heure plus tard, un autre appareil a été préparé pour la mission et s'élance à son tour. Au bout de 150-200 mètres, le Karaś II commence à quitter le sol, mais au bout d'un moment, il décroche et s'écrase dans un champ de pommes de terre. Par chance, encore une fois, l'équipage s'en tire indemne. La cause de cet atterrissage forcé est le patin de queue dont l'amortisseur n'a pas résisté aux « nids de poule » et qui a sauté dans la gouverne de profondeur, la coinçant alors qu'elle était relevée. C'est là un des défauts majeurs du Karaś, la fragilité structurelle de son train d'atterrissage qui rompt souvent, en particulier lors des opérations depuis des terrains de campagne.

Cette perte n'entrave en rien la détermination du *Podchorąży* (aspirant) Stefan Gębicki qui se précipite vers un quatrième Karaś paré au départ et réunit précipitamment un nouvel équipage se composant du *Plutonowy* (caporal-chef) Wacław Buczyłko (pilote), du *Kapral* Teofila Gara (mitrailleur) et de Gębicki (observateur et chef de bord). D'après les souvenirs de l'équipage, le retard cumulé sur l'horaire est alors d'environ 30 minutes, mais il semble en réalité plus long. Cette fois, le décollage de ce PZL.23B se déroule sans problème. Buczyłko évolue tout d'abord à 1 100 mètres d'altitude en direction de Radomsko et Częstochowa. Au cours du vol, le Karaś est par erreur pris à partie par l'artillerie antiaérienne polonaise, puis, à l'approche de la frontière allemande, par la *Flak*. Dans les deux cas, les tirs sont imprécis, même si Buczyłko est contraint à de violentes embardées pour éviter d'être touché.

Parvenu au-dessus du territoire du Reich, le bombardier léger descend à une altitude de 100-200 mètres. Cette initiative a l'inconvénient de limiter le champ de vision de l'équipage, moins à même d'estimer la situation au sol et de repérer des cibles à attaquer. Par conséquent, Gębicki ordonne de grimper à 3 000 mètres d'altitude. Les membres d'équipage scrutent soigneusement le terrain, tout en surveillant le ciel à la recherche d'éventuels chasseurs de la Luftwaffe qui seraient une menace mortelle pour le PZL.



D'après les mémoires de Teofila Gara, l'équipage finit par s'égarer un petit moment, ne sachant plus où il est. Mais bientôt, le *Kapral* Gara remarque une ville qu'il identifie correctement comme Ohlau (aujourd'hui Oława). Le pilote vire sur la gauche et plonge. La machine vole droit vers les cheminées fumantes d'une usine. Selon les dires de l'équipage, les bombes sont larguées avec précision sur cet objectif. Il est difficile de déterminer avec certitude quel est le bâtiment visé par les Polonais, mais il s'agit probablement des usines faisant partie du complexe industriel Zinkweissfabrik Marthahütte C.T. Löbbbecke GmbH, situées au sud de la ville. Il est également difficile d'évaluer les effets du raid, mais huit bombes de 50 kg ne peuvent y avoir causé de gros dégâts, même larguées avec précision.

L'équipage du *Karaś* a eu beaucoup de chance, car, à quelques kilomètres à l'ouest d'Ohlau se trouve l'aérodrome de Stanowitz (Stanowice), où sont basés les Messerschmitt Bf 110 de la ZG 76 ! Heureusement, durant le raid de l'intrus, les Allemands sont en action en territoire polonais. Les adversaires se sont simplement croisés à distance dans le ciel sans se voir. C'est ainsi que le PZL.23B de Gębicki rentre sain et sauf chez lui. Il n'est pas aisé de savoir à quelle heure les bombes du *Karaś* sont tombées sur l'usine d'Ohlau : probablement vers 6h00-6h20. L'horaire est d'importance car, ce jour-là, d'autres cibles en territoire allemand sont attaquées par des bimoteurs PZL.37B Łoś de la *Brygada Bombowa*. Le premier de ces raids de Łoś est accompli par un équipage de la 11 *Eskadra Bombowa* (10 *Dywizjon*), commandé par le *Porucznik* Henryk Sawlewicz. L'objectif est de reconnaître le secteur Radomsko - Częstochowa - Kreuzburg - Gross Strehlitz. Durant cette mission, l'appareil largue ses bombes sur le carrefour ferroviaire de Kreuzburg. D'autres équipages de Łoś exécutent trois sorties similaires et bombardent des cibles en Allemagne, notamment la jonction ferroviaire de Voßwalde (actuelle Fosowskie, à l'est d'Oppeln). Il semble que ces attaques aient toutefois été accomplies quelques heures après le raid solitaire du *Karaś* de Gębicki, qui peut ainsi être crédité de la première mission de bombardement effectuée sur le territoire du III. *Reich* durant la Seconde Guerre mondiale !

▲ L'épave du PZL.23B *Karaś* II piloté par Wacław Buczyłko et abattu le 3 septembre 1939 par le Messerschmitt Bf 109 D de l'*Oberleutnant* Josef Kellner-Steinmetz, de la 3./ZG 2. Coll. auteur

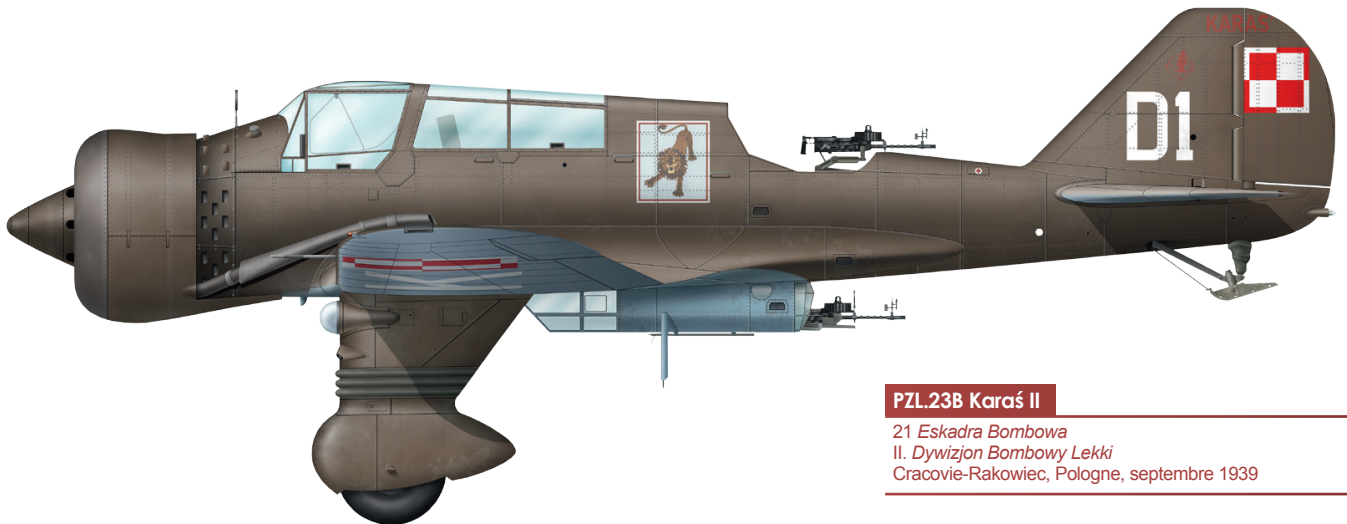
▼ Autre vue du même appareil, identifiable à son code D1 sur la dérive, inspecté par des soldats allemands. Le mitrailleur, le *Podchorąży* Mazur, a été tué par une rafale du chasseur allemand, alors que le chef de bord, le *Kapitan* Alberti, a réussi à sauter en parachute. Quant à Buczyłko, il s'est tiré de son atterrissage forcé avec seulement quelques brûlures ! Coll. auteur

LE DERNIER VOL

Le lendemain 3 septembre, les *Karaś* de la 21 *Eskadra Bombowa* sont impliqués dans de violents combats. En ce qui le concerne, le *Plutonowy* Buczyłko décolle avec un autre équipage (*Podchorąży* Mieczysław Mazur, mitrailleur, et *Kapitan* Stefan Alberti, chef de bord) pour aller bombarder des colonnes allemandes sur la route Radomsko-Ławonod. Il s'envole aux commandes du *Karaś* du commandant de la II. *Dywizjon Bombowy*, le *Major* Jan Biały. En plus de l'insigne de la 21 *Eskadra Bombowa* (le lion rugissant) peint sur le fuselage, l'avion arbore le code D1 sur la dérive.

Malheureusement, sur le trajet, le monomoteur polonais est intercepté par des Messerschmitt Bf 109 D du I./ZG 2 venant du terrain de Gross Stein qui se ruent sur lui. Le *Karaś* de Wacław Buczyłko est rapidement abattu par le *Staffelkapitän* de la 3./ZG 2, l'*Oberleutnant* Josef Kellner-Steinmetz, dont c'est la toute première victoire. Malgré les tirs de riposte du mitrailleur, le *Podchorąży* Mazur, le chasseur allemand parvient à lâcher ses rafales à très courte distance, environ 30-50 mètres, manquant de peu de percuter le PZL.





PZL.23B Karaś II

21 Eskadra Bombowa
II. Dywizjon Bombowy Lekki
Cracovie-Rakowiec, Pologne, septembre 1939

« Aux premières loges », le pauvre Mazur est tué sur le coup. Le chef de bord, le *Kapitan* Alberti parvient à sauter en parachute. Toutefois, bien que son avion soit endommagé et en feu, le *Plutonowy* Buczyłko plonge vers le sol et parvient à se poser en catastrophe dans les champs situés entre les villages d'Olszynki et de Katarzyna (secteur de Piotrków). Buczyłko est indemne, hormis quelques brûlures superficielles. Posé du côté polonais du front, le pilote en détresse échappe à la

capture. Il est hospitalisé et rejoint son unité quelques temps plus tard. Avec cette dernière, il parvient à s'échapper en Roumanie à la fin de la campagne de Pologne puis à passer en Angleterre.

Après une formation préalable dans la Royal Air Force, Waclaw Buczyłko intègre une escadrille polonaise, le No 304 *Squadron*. Aux commandes d'un bombardier Wellington, il attaque un *U-Boot* dans la Manche le 28 janvier 1944 et parvient à l'endommager sérieusement. Après la guerre, il

retourne en Pologne et s'installe à Zakopane, où il s'éteint en 1988. Ses deux camarades ayant participé au raid d'Ohlau survivent également au conflit. Stefan Gębicki a lui aussi réussi à fuir en Grande-Bretagne et a successivement servi avec le No 23 *Squadron* RAF et le No 307 *Polish Night Fighter Squadron*. Il a volé sur Boston et Mosquito en tant qu'observateur. Son sort d'après-guerre est inconnu. Quant à Teofil Gara, il a survécu à l'occupation allemande et est décédé en 1982 à Poznań. ■



► La carcasse d'un bombardier léger polonais PZL.23B Karaś II retrouvée telle quelle par les Allemands sur le terrain de Wsola en septembre 1939. Remarquez l'insigne de la 21 *Eskadra Bombowa* sur le fuselage : un lion rugissant. Coll. auteur