

# Retour de mission : le 24 janvier 1944

ou le P38 de John Frazier

Cet événement ne s'est pas passé directement ici au-dessus de cette belle région qu'est le Pévèle. Passons à l'est de notre frontière franco-belge. La chaussée de Douai à Tournai nous amène dans la ville des "chéoncq clotiers"

*(appellation picarde qui désigne la bonne ville de Tournai, la ville aux cinq clochers... de la cathédrale Notre dame.)*

Nous prenons la direction du nord-est à une vingtaine de kilomètres de la cité Clovis.

Nous sommes à l'heure présente le 24 janvier au milieu de la matinée.

Ce matin très tôt, comme presque tous les jours précédents ont décollé de leurs bases anglaises des quadrimoteurs américains : des B17, B24.



Le 24/01/1944, c'est la mission N°10.

560 bombardiers lourds ont été envoyés pour attaquer Francfort; à un certain moment de leur voyage – allé, on les appelle, l'objectif étant changé. C'est ainsi qu'une cinquantaine de ces quadrimoteurs déroutés, va bombarder Aix-la-Chapelle. Quinze groupes de chasse américains escortent à l'aller et retour ces bombardiers lourds.

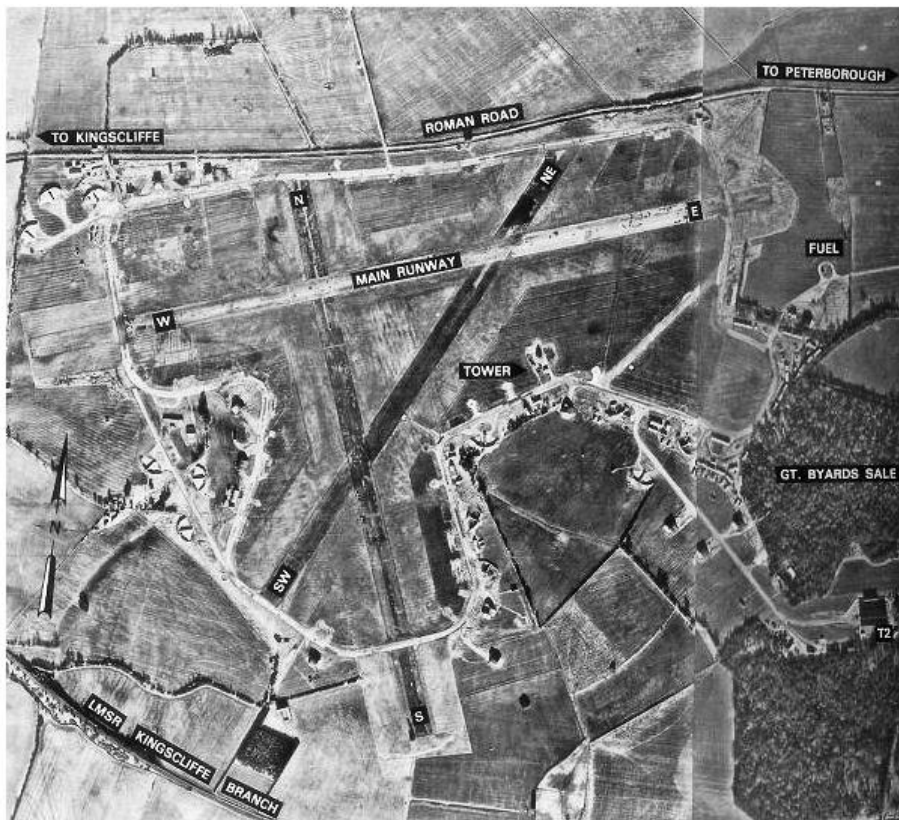
**Le 20th Fighter Group** et le **55th Fighter Group** - USAAF - ont comme mission de protéger les bombardiers à partir de Coblenz; au-dessus d'eux, aussi en protection, le **354th Fighter Group** - USAAF.

# Escadrilles basés à Kings Cliffe.



Carte extraite du site France-crashes39-45

<http://francecrashes39-45.net/index.php>



Suivant les plans de cette mission, les B17 et B24 partent vers le nord, larguent leurs bombes sur des objectifs qu'ils jugent propices et reprennent le chemin du retour vers la Belgique.

Il est alors un peu plus de 11 heures du matin.

Il faut préciser qu'à l'aller, le trajet est le plus direct possible. Au retour, il suit une courbe qui passe au sud des Flandres, bien au-dessus de la Wallonie et des départements du nord et Pas-de-Calais, avant d'obliquer à nouveau vers la grande Bretagne. Selon les circonstances, des groupes de quadrimoteurs remontent par le nord de la Hollande.

Il reste plusieurs centaines de kilomètres à franchir au-dessus des territoires occupés.

Ces boxes de B17 et B24 se dirigent vers nous et vont très bientôt, dans une dizaine de minutes, commencer à nous survoler ici dans la Pévèle... et pourtant, pour quelques pilotes, vous allez bientôt le découvrir, cela ne va pas se passer comme cela.

Ces 3 packs de quadrimoteurs arrivent maintenant dans la région de Bruxelles, région qui, par rapport à l'étendue de la Belgique, n'est pas tellement éloignée de la Pévèle. Et toujours, les bombardiers américains sont escortés par les groupes de chasse déjà évoqués.

Dans ces escorteurs, il y a les monomoteurs P-47 Thunderbolt (coup de tonnerre) et les bimoteurs P-38 Lightning (éclair), ces fameux chasseurs à double fuselage.



Et cela continue à s'approcher. A Orchies, Auchy, Mouchin, Bercu, Rumes et les environs, on peut presque déjà entendre le début de ce bourdonnement si caractéristique de ces nombreux bombardiers.

Et tout ce monde vole vers 4500 mètres. Certes sur le retour, il y a encore les habituels tirs de la flak, déjà rencontré à l'aller.

Concernant les conditions météorologiques, ce n'est pas très brillant. Le temps est couvert; de par quelques rares trouées dans la couche nuageuse, les pilotes peuvent voir furtivement le sol ; la base des nuages : vers 5600m.

Il est maintenant un peu plus de 11h15.

Et la Luftwaffe dans tout cela ?

Elle va bientôt se montrer bien qu'elle ait essayé, depuis l'Allemagne, plusieurs incursions au travers de

cette armada volante américaine, la dernière aux environs de Bruxelles. C'était l'œuvre notamment de plusieurs groupes de " Focke-Wulf " 190. Parmi eux, vers 11h, ont décollé de Rheine en Allemagne, un ensemble de huit avions de ce modèle ; ce sont des monomoteurs de la Jagdgeschwader1 –J.G1 : l'escadre de chasse n°1 ; ce sont eux qui ont déjà essayé quelques passages au travers des groupes de quadrimoteurs, sans pouvoir réussir, tant est efficace le système de protection des escorteurs. Et tous arrivent dans l'espace aérien compris entre Ath, Leuze-en-Hainault, le nord de Tournai et Renaix. Il est environ 11h25.... Et tout se déclenche.



Le 55th Fighter Group - USAAF, avec ses P-38, se trouve subitement traversé de bas en haut par environ 6 " FW 190" remontant de " 6 heures".



A différents niveaux, s'étagant sur deux à trois kilomètres d'épaisseur et sur des kilomètres de longueur, vont se dérouler des combats individuels.

Maintenant, reprenez ces noms:

Parmi les Américains, pilotes de P-38, il y a le capitaine **Maurice McLary**, le lieutenant **John Frazier**.

Chez les Allemands, il y a notamment le lieutenant **Bernhard Von Kortzfleisch**, le lieutenant **Harald Schilling** et l'adjudant **Rudolf Martens**.

Il est maintenant environ 11h30.

A Arc-Anières travaille Allard Bersez, il a tout à coup l'attention attirée par des tirs de mitrailleuses dans le ciel. Il lève la tête et aperçoit des avions qui tournent au-dessus de lui. Ça monte, ça descend, ça tourne dans tous les sens et il y a aussi des bombardiers: pas de doute, c'est un combat. Voilà ce que qu'Allard Bersez a vu :

Le combat auquel il a assisté est survenu le lundi 24 janvier 1944.

Alors qu'il était occupé à couper des branches ; il entendit, venant du ciel, des crépitements de mitrailleuses. En levant les yeux, il aperçut à environ deux kilomètres, quatre avions ; ils se dirigeaient dans sa direction.

Se mettant sur le dos, il a vu que c'était un avion américain à deux queues : un lightning P-38 dont le moteur gauche fumait très légèrement. Cet avion, harcelé par trois chasseurs allemands, essayait de leur échapper ; il se défendait très courageusement.

Avant qu'ils n'arrivent sur lui, surprise ! Un avion allemand fut touché, descendit vers le sol et s'écrasa du côté de Herquegies. Très peu de temps après, un deuxième allemand fut descendu et tomba dans la direction de Montroeuil-au-Bois. Le troisième allemand rompit le combat et partit vers le nord-ouest. Le P38 vira à droite vers le nord ; il réduisit sa vitesse et percuta le sol en se penchant vers la gauche. Il avait creusé un grand cratère ; du feu fut projeté sur le mur de la grange et des débris retombèrent jusque dans la cour d'une ferme toute proche.

Le pilote avait sauté mais son parachute ne pouvant s'ouvrir complètement, il était tombé à plus ou moins 300 mètres au sud du point d'impact de son avion.

Au soir une voiture allemande, remplie d'officiers et un camion bâché sont arrivés à la ferme ; ces gradés allemands ont réquisitionné deux places pour loger des soldats qui monteraient la garde devant le trou et l'épave. Dans ce camion, il y avait trois cercueils dont un contenait déjà le corps du pilote américain et deux autres avec les cadavres de pilotes allemands.

L'américain s'appelait **John Frazier**, pilote de P38, sera enterré d'abord au cimetière militaire allemand à Mons (Belgique) avant de repartir, après la fin de la guerre aux Etats-Unis.

Au moment où Frazier avait sauté, cela n'avait pas bien fonctionné car, au cours de ce combat, des sangles avaient été coupées par des balles. Parmi quelques voisins, venus près de son corps, quelqu'un lui retira son foulard blanc au cas, ou ce morceau de tissu puisse être donné à sa famille mais c'était aussi en souvenir de ce malheureux jeune homme.

Ce n'était pas terminé. Une semaine plus tard, on vit arriver un camion bâché, équipé d'un palan, avec une dizaine d'hommes de la base de Chièvres. Ils ont récupéré le maximum de pièces ; ensuite, un câble, accroché à une pièce importante du Lightning, ne résista pas à la traction de la grue. Ces allemands sont repartis, laissant une partie du P-38 dans son trou.

Le résultat d'un des combats de cette importante interception était que le pilote de ce P38, le jeune officier **John Frazier** venait de se tuer après avoir abattu 2 FW 190, pilotés par **Harald Schillings** et **Rudolf Martens**, ce dernier, né en mars 1912 à Berlin.

Schillings s'était écrasé à Herquegies : son avion ne rentra pas dans le sol, le moteur et son bâti se séparant du fuselage à l'instant de l'impact. Martens tomba à Maulde près de Tournai.

J'avais mentionné, plus en avant, le lieutenant **Von Kortzfleisch**. Ce pilote allemand, au moment des faits, jeune aviateur sans beaucoup d'expérience du combat, ne se battait pas à la même altitude que les avions mentionnés. Il était beaucoup plus haut et n'a donc rien à voir avec les événements décrits.

Voilà donc ce qui le concerne.

Je rappelle que ce 24 janvier vers 11 heures, un groupe de FW 190 a décollé de sa base de Rheine en Westphalie et rattrape les trainées blanches. Ils volent en formation. Von Kortzfleisch est en dernière position. Un autre groupe de quatre vole devant eux à 4500 mètres. Brusquement, ils se retrouvent avec quatre " Lightning " les P-38 derrière eux. Virage à gauche afin d'éviter les premiers tirs.

Von Kortzfleisch avait donc derrière lui, à quelques centaines de mètres, le premier des 4 P-38 ; cet appareil, c'est un lourd chasseur américain avec un canon de 20 mm et quatre mitrailleuses de 12,7 mm.

Le combat tournoyant commence.

Les américains s'accrochent bien et tirent par courtes rafales. Mais les chasseurs allemands, grâce à leurs virages serrés, parviennent à éviter le maximum d'impacts.

Soudain, alors que les virages serrés en file leur réussissent bien jusqu'à présent, **Bernhardt Von Kortzfleisch** commet une erreur.

En un coup d'œil, il regarde dans son miroir rétroviseur fait un break à droite au moment même où son poursuivant américain, le capitaine **Maurice Mcleary** tire.

C'est trop tard ! Fracas de l'impact et de bruit de tôles. Le manche est secoué entre les genoux, une légère fumée commence à entrer dans le cockpit toujours fermé.

Voilà ce qu'a raconté en 1993, ce pilote allemand : j'ai fait une seule erreur et c'est justement celle-là qu'il ne fallait pas faire. J'ai viré à droite et me suis retrouvé dans la ligne de tir d'un P-38.

Bang ! Le manche a commencé à me taper entre les genoux. Mon avion a commencé alors à passer lentement sur le dos.

Il faut que je m'en sorte et que je quitte le cockpit ; il faut me détacher. Sur la figure, j'ai toujours le masque à oxygène qui est attaché à mon casque, je vois difficilement à cause de la fumée qui commence à entrer dans l'habitacle. En un éclair, je me suis dit que ma vie allait se terminer dans une minute.

Avec mes gros gants fourrés, je ne peux rien saisir. Et pourtant, à hauteur de ma hanche droite, fixée à la paroi, il y a une poignée sur laquelle il suffit de tirer pour larguer la verrière ; pas moyen !

Mon FW est maintenant bien sur le dos, des flammes sortent du moteur et il commence à amorcer un piqué inversé ; j'ai la tête en bas et l'impression d'avoir le sol au-dessus. La verrière est maintenant pleine de fumée opaque et je ne vois vraiment plus rien, tout est gris.

Tout à coup, je ne sais pas comment cela a réussi mais à force de chercher à agripper une commande, la verrière – le cockpit- est larguée. Ce fut une deuxième erreur magistrale mais cette erreur m'a sauvé la vie... en me laissant de graves séquelles.

En une seconde, le feu ronflant - un vrai chalumeau géant - a tout envahi dans le cockpit, activé à fond par le vent de plusieurs centaines de kilomètres à l'heure. En même temps, le puissant courant d'air m'arrache mon casque et le tuyau du masque à oxygène. L'appuie-tête, solidaire de la verrière, est parti aussi. La peau de mon visage n'est plus protégée. Maintenant, il faut sortir, le feu me lèche intensément la figure ; il faut que je me délie de mes ceintures ; il faut trouver cette fameuse boucle qui est à hauteur de ma ceinture et que je ne vois même plus. Je suis réellement dans le feu. J'essaie et j'essaie. Rien à faire ! Mon avion est déjà piquant sur le dos à 45°.

J'abandonne, je me rends, je suis surpris et pourtant, c'est vrai, en un quart de seconde, je pense à mes parents ; on dira que j'ai eu une mort héroïque.

D'instinct, je continue mes gestes furieux à hauteur de ma ceinture ; mais, où est cette boucle? Que le sol se rapproche vite ! Mes doigts accrochent quelque chose de dur, je tire ; c'est simple : je pousse dehors en

même temps que je suis arraché par le vent, je tombe. **Quel calme !**

Le parachute maintenant ! Mais avec mes mains bloquées par mes gants brûlés sur ma peau, je ne peux toucher l'étrier d'ouverture. J'improvise en poussant avec mon pouce droit et en levant vers la droite. Un choc violent ! Je suis accroché à trois cents mètres de haut, descendant vers la terre. Le bas de mon pantalon est en train de brûler doucement. Je tape sur le bas du tissu. Je n'ai plus de bottes, mes chaussettes calcinées me collent aux pieds. Mon avion ? Sais pas ! Incroyable, cette expérience du silence après l'enfer ! Et maintenant, la douleur à la tête, due aux flammes. Elles m'ont brûlé la peau ! Et ce mal qui augmente sans arrêt ! Je descends et en bas, je vois un bois. Comme il n'y a pas encore de feuilles sur les arbres, j'y entrevois un chemin et une très petite clairière. J'atterris juste à côté d'un fossé. Je me défais de mon parachute, me relève et me dirige en boitillant vers une maison à l'entrée du bois. Cinq jeunes gens viennent vers moi et on me demande : Allemand ? Anglais ? Un de ces inconnus s'agenouille devant moi et éteint le bas de mon pantalon. On me conduit à la maison que j'avais aperçue en descendant. Arrivé là, j'ai dit : Vite un médecin s'il vous plaît ! Donnez-moi un miroir ! Et alors j'ai vu ! Quelle image ! Plus de cheveux, plus de cils, plus de sourcils, les yeux gonflés, presque fermés. Les lèvres contractées et repliées montrant toute ma dentition dans un pseudo-sourire absolument figé et involontaire. Ma tête et mon visage en couleur marron avec des plaques rouges et noires. On me donne un verre de lait et un verre de cognac. Des gens arrivent dans cette maison. Une femme découpe mes gants brûlés et collés à ma peau. Quelqu'un a téléphoné à la Feldgendarmarie. Un peu plus tard, une Volkswagen de la Wehrmacht arrive avec deux policiers militaires. Je monte et je suis emmené à l'hôpital civil de Tournai. Ai-je dit merci avant de quitter ces gens qui m'ont soigné ? Il faut se dire que pour eux, j'étais malgré tout un ennemi ! Ces paroles de **Bernhardt Von Kortzfleisch** sont vraiment extraordinaires. C'est en effet assez rare d'avoir le témoignage d'un pilote, qu'il soit allié ou allemand, qui se retrouve dans son avion en feu et qui s'en sort vivant.

(A la fin de la guerre) : **Bernhardt Von Kortzfleisch** après deux ans d'hôpital, de nombreuses opérations chirurgicales est parti en Angleterre faire des études d'ingénieur.

Le 13 septembre 1993, c'est à Hacquegnies que tout le monde a rendez-vous.

Le FW190 de **Von Kortzfleisch** est toujours dans le sol depuis 1944. Le creusement se fera en présence du pilote allemand et de la famille de Frazier (frère et deux sœurs).

Emotion et surprise pour Bernhardt lorsqu'une de ses deux bottes grises et fourrées, restée à bord lors de l'éjection est retrouvée sous un morceau de métal tout chiffonné ; ensuite sont extraits le pistolet lance-fusées, la poignée du manche à balai, de nombreux cadrans du tableau de bord : altimètre, manomètre. Les faits ne s'arrêtent pas là. Au début des années 90, la trace de son vainqueur américain --- **Maurice McLary** fut retrouvée.

Le 12 juillet 1994, les deux combattants dans la guerre et amis dans la paix se retrouvèrent chez McLary dans l'état de l'Illinois.

Le 22 août 1994, une des victimes de **John Frazier** : le Focke-Wulf 190 de Rudolf Martens à Maulde.

C'est la même procédure. L'enquête antérieure du chef de notre groupe auprès des anciens voisins, des lieux avait apporté beaucoup de précisions sur l'endroit du crash et les détails de l'écrasement de l'avion allemand : le pilote n'avait pas été vu descendant en parachute.

La grue creuse. A quelques mètres, comme d'habitude, les premiers débris. Vers quatre mètres, des mitrailleuses au canon tordu. Les débris de parties du fuselage sont comme chiffonnés.

On descend. Des débris de verre, de cadrans dans la terre noircie par le feu en 1944 : on est dans les restes du cockpit, aplatis. La fouille, comme dans une fouille archéologique normale, se fait, à cet endroit, avec des truelles. La terre, entre ces dizaines de petits morceaux de toutes sortes est noire : C'est la preuve que le feu a couvé pendant de nombreuses heures.

Allons-nous nous retrouver en présence de restes humains ? Le 24 janvier 1944, il y avait tout de même eu

le passage des officiers allemands et des restes de Martens avaient été mis dans un cercueil. De ce type de restes, rien n'est trouvé. On retrouve cependant un canif, des petites épingles, un couteau de sécurité, la boucle de ceinture de pantalon, constituée d'une plaque métallique grise "Luftwaffe Unteroffizier". C'est dans ce mélange de terre noircie et de petits débris de toutes sortes que cet homme de 22 ans, marié et habitant Berlin, a fini ses jours un certain 24 janvier 1944.

Le 4 septembre 1994 fut inaugurée à très peu de distance de la chute du corps dans le village, une stèle en l'honneur du lieutenant **John Frazier**.



Officier de l'USAAF, le Major **MAurice Mc Lary**

sert au sein du 55th Fighter Squadron / 20th Fighter Group avec lequel il vole sur P-38 en 1944. Il remporte 3 victoires confirmées en combat aérien avec cette unité au cours de son tour d'opérations.

Avion assigné : P-38J 42-68131 KI-V "Murph III".



Source : Jacques De Ceuninck (Tournai)

*Frédéric Krajewski*