

RITTERKREUZ: un acte chevaleresque pendant la 2ème guerre mondiale . Par J.C. CARPENTIER

Avertissement : L'histoire de Franz et Charlie qui vous est rapportée ci-après est assez invraisemblable. Franz est pilote de chasse à la Luftwaffe, Charlie est le chef pilote du bombardier B17 « YE OLDE PUB » .

La « RITTERKREUZ » est la croix des chevaliers remise à l'honneur en 1939 par le chancelier Adolphe HITLER. Franz ne la recevra pas.

« RITTERKREUZ » *

« Une fois un pilote de la Luftwaffe m'a salué »

Nous sommes le 20 décembre 1943, le 8th Air force 379th Bombardment Group, le Squadron 527th à Kimbolton England.

Départ de la Mission # 159 objectif : « Aircraft factory FOCKE WULF » de Brême en Allemagne.

1025 avions décollent pour former un incroyable essaim au bourdonnement égal.

407 B-17s , 127 B-24s, 26 P-38s, 418 P-47, et 47 P-51s.

Les P-38, 47 et 51 sont des avions de chasse en charge d'escorter les forteresses volantes.

C'est la 1^{ère} mission du pilote S/Sgt Charlie BRAUWN à bord du B-17 « YE OLDE PUB » Serial Number 42-3167

Cette mission fut particulièrement meurtrière. Certaines régions d'Allemagne étaient très protégées surtout les ports et les usines aéronautiques. La Luftwaffe qui à cette époque avait grand besoin d'avions récents et efficaces avait mis tous ses moyens pour protéger son avion fétiche le Fw 190 (Focke Wulf). Contre cette vague de forteresses la Luftwaffe envoie toutes ses escadrilles disponibles : 1/JG, JG2, JG3, JG11, JG26, JG27, 2G26 et EKdo 25. (JG = Jagdgeschwader- escadron de chasseur. G = Geschwader (escadron). EKdo = Erprobungskommando = Groupe test-commande d'armes lourdes et spéciales et avions nouveaux comme les « Jet » Me 163 « Komet » « Comète » et Me 262 «Schwalbe» « hirondelle » Me 410 « hornisse » « frelon » chasseur lourd et Focke Wulf Ta 154 « Moskito » chasseur nocturne bimoteur construit par Kurt TANK.

Les chasseurs Allemands pilonnent les forteresses et leur escorte sans répit, s'acharnant même sur les traînards qui ayant déjà subi de graves avaries tentaient de manœuvrer pour regagner leur base. C'est le cas du « ye olde pub » sauf que lui, très touché et complètement désorienté s'engage davantage en Allemagne tournant le dos à l'Angleterre.

Le mitrailleur de queue est mort. Le pilote, Charlie et quatre de ses équipiers sont blessés, les autres, sonnés, transis tentent de soigner leurs amis. Le nez du B-17 est arraché, deux moteurs HS, les systèmes électriques et oxygène hors d'état. Une deuxième attaque de Bf-109 et Fw190 revient infliger des tirs mortels sur le traînard ajoutant autant de blessures ouvertes sur sa pauvre carlingue. Un troisième moteur est atteint, Charlie se bat comme un beau diable pour maintenir l'avion tant bien que mal. Le B-17 avait chuté de 8500 mètres à 70 mètres Charlie, gelé et sans oxygène perd ses repères quand il parvient à stabiliser l'avion, il se dirige tout droit sur un aérodrome Allemand.



8th Air Force



379th GB (Bombardment Group)



Charlie BROWN est pilote



au 527th Bombardment Squadron

Equipage du « YE OLDE PUB »

- BROWN Charles L 2nd - Lt Pilot
- LUKE Spencer G 2nd - Lt Co-Pilot
- SADOK Albert (NMI) 2nd Lt - Navigator
- ANDREWS Robert M 2nd Lt - Bombardier
- PECHOUT Richard A S/Sgt - Radio Operator/Gunner
- COULOMBE Bertrand O S/Sgt - Top Turret Gunner

- BLACKFORD Samuel W Sgt - *Ball Turret Gunner*
- JENNINGS Lloyd H Sgt - *Right Waist Gunner*
- YELESANKE Alex (NMI) Sgt - *Left Waist Gunner*
- ECKENRODE Hugh S S/Sgt - *Tail Gunner KIA (Kill In Action - Tué en Action)*

Au même moment, Franz STIEGLER qui s'était posé pour faire le plein de carburant et de munitions, reçu l'ordre d'aller abattre cet avion ennemi crachotant qui s'enfonçait en Allemagne risquant d'y provoquer une catastrophe Il sauta dans son Bf109 pour le prendre en chasse et ajouter un score à son palmarès,

Récit de Franz STIEGLER :

En s'approchant par l'arrière jusqu'à quelques mètres, STIEGLER est intrigué. Au plus près il voit l'état alarmant du fugitif réduit à l'état d'épave volante. « Le B-17 était comme une passoire. Il y avait du sang partout. Je pouvais voir l'équipage qui tentait de venir en aide aux blessés. Le mitrailleur de queue était couché sur sa mitrailleuse son sang ruisselant le long du canon. A travers le trou béant du fuselage, je pouvais voir des membres d'équipage tentant de sauver un camarade dont la jambe avait été emportée. » .. Il voit à travers les déchirures de l'avion la détresse des rescapés qui tente de sauver ceux qui peuvent encore l'être. Il voit Charlie couvert de sang maintenant dans l'effort la trajectoire de son avion ; ou de ce qu'il en reste.

Ému devant ce spectacle, Frantz n'a pas l'intention de l'achever. Sa décision est prise, par geste il va lui demander de faire demi tour et de se poser. Charlie est surpris et étonné que cet Allemand n'ait pas tiré ? Sans compas ni aucun autre instrument, devant l'insistance de l'Allemand, Charlie comprend qu'il n'est pas dans la bonne direction. Toujours par gestes, il accepte de suivre le Bf 109 mais refuse plusieurs fois et reste catégorique il ne se posera pas en Allemagne. Alors Frantz escorte le B-17 vers la mer du nord ou le fuyard a encore une chance de se poser honorablement. Mais Charlie est obstiné ; il rentre à la maison. Dépité Frantz salue les héros à la manière des pilotes, par les mouvements d'ailes convenus et fait demi tour.



Vue d'artiste le «ye olde pud » escorté par le Bf 109



Frantz STIEGLER est pilote dans le 'Scharm maudit' de la 6/JG 27

Frantz dira à ses supérieurs que le B-17 très endommagé est tombé de lui-même dans la mer du nord, sans avoir eu à tirer. Il n'aura pas sa médaille **'Ritterkreuz des Eisernen Kreuz' »**. Il demandera plus tard à rejoindre Adolf GALLAND sous les ordres duquel il avait servi au moyen orient en août 1942 dans le « Scharm Maudit » dans la mer du nord, sans avoir eu à tirer. Il n'aura pas sa médaille « maudit » de la JG 27 avec Ervin SAWALLISCH, Karl-Heinz BENDERT et Ferdinand VÖGL. Ils revendiquaient à eux quatre 60 victoires alors que sans témoin ils tiraient dans les dunes. Il rejoindra le Généralleutnant au sein de la JV44 « Jagdverband 44 » à la condition d'y venir avec SON « Jet », un Me 262 qu'il obtiendra par ruse, à l'usine, avec un faux ordre de mission. Avec ce prestigieux appareil il aura encore deux victoires qui auraient pu porter son palmarès à 30. Elles lui seront refusées faute de pouvoir les confirmer dans le désordre de la défaite proche. Il aura quand même une médaille pour ses 28 victoires au cours de ses 500 missions :

la « **DEUTSCHES KREUZ IN GOLD** »



à droite la **Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes mit goldenem Eichenlaub, Schwertern und Brillanten***

***Ritterkreuz des Eisernen**

La croix de chevalier de la croix de fer est une décoration typique du III^e Reich créée par 'AH' lui-même le 1^{er} septembre 1939. Elle est la 2^{ème} plus haute distinction du III^e Reich. L'attribution de cette croix n'est limitée ni par l'âge, le sexe ni même par la nationalité. Elle est divisée en cinq classes allant de la simple croix. Croix et feuille de chêne, croix feuille de chêne et glaives, ornée d'or ou de brillants ou les deux pour la plus haute distinction. Un seul récipiendaire recevra cette haute distinction le 1^{er} janvier 1945, il s'agit d'un fameux pilote de « STUKAS » l'Obers (Colonel) Hans-Ulrich RUDEL.



Le nez du B-17 'Ye Olde Pub' criblé d'impacts de balles

Charlie a grande peine pour rejoindre l'Angleterre. Il se posera à Seething, Norfolk sur la base du 448th BG. En juin 1944 il est affecté sur le B-17G « Carol Down » qui a déjà effectué 125 missions en trois ans. Il n'est pas le pilote de l'équipage du « Carol Down » qui sera touché à deux reprises. Le « Carol Down » cumulera sept victoires sur des chasseurs Allemand au cours de 29 missions en Europe dont 24 en Allemagne. Les différents équipages recevront quatre décorations prestigieuses. Charlie sera nommé Capitaine au cours du conflit du Pacifique où il volera sur Douglas C54 « Skymaster ». Il termine sa carrière militaire au grade de Lieutenant Colonel en 1970.

Ni l'un, ni l'autre n'ont parlé de cette extraordinaire épopée à la gloire de l'homme ; tous deux pour des raisons différentes cependant bien évidentes, Frantz risquait la cour martiale, Charlie en accord avec son commandement et les membres d'équipage ne pouvaient divulguer cette histoire au risque de rendre les pilotes du III^e Reich humains et sympathiques. Malgré

tout c'est bien dans un élan chevaleresque de reconnaissance de la valeur et du courage de ses adversaires que Frantz a décidé vu les circonstances dramatiques de leur position de les laisser rentrer. Dans un état déplorable, le B-17 volait ; c'est là le premier miracle, Frantz a dit qu'il n'a pas pu tirer, pour lui c'était comme tirer sur un parachute. Il est un des 1200 pilotes Allemands sur 30 000 à avoir survécu à la guerre.

Pendant plus de quarante années, Charlie a recherché Frantz. Il a fini par le retrouver. Il vivait à Vancouver en Colombie Britannique ou il avait émigré après la guerre. En fait moins de deux cent miles les séparaient. Charlie a vécu à Seattle avant de se retirer à Miami. Ils se sont retrouvés en 1989, aux Etats-Unis lors d'une réunion du « 379th Bombardement Group ». Charlie a présenté à Frantz un groupe de 25 personnes ; c'était les familles des membres de l'équipage du « ye olde pub » ému Frantz a pleuré ; - « il n'y avait pas un œil de sec dans la maison ». Tous deux sont décédés en 2008 à quelques mois d'intervalles.



*- « Les hommes unis à la fois par
l'espoir et l'action accèdent, comme
les hommes unis par l'amour à des
domaines auxquels ils n'accéderaient*

pas seuls. » André MALRAUX

Experten : nom donné aux AS Allemands

Les pilotes de la Lw (Luftwaffe) n'avaient ni limite d'âge ou de durée pour leur carrière militaire. Ils pouvaient donc cumuler des centaines de missions et victoires. Le passage de certaines centaines se fêtait dignement ; comme pour la 600^{ème} mission où l'on remettait au pilote une plaque honorifique. Les pilotes de l'USAAF, les plus chanceux « rentraient à la maison » après 25 missions** comme ce fut le cas pour l'équipage « MENPHIS BELLE » première forteresse volante qui malgré quelques avaries fut la première à rentrer au pays avec un équipage intact. **50 en chasseurs

Abréviations utilisées sur les MACRs (Missing Air Crew Report) « rapport d'accident » remplis par les équipages qui rentraient sur leur base en Angleterre et qui avaient été témoins du crash d'un bombardier au cours de la mission.

Lexique des abréviations

KIA - Killed In Action: Tué dans l'Action

MIA - Missing In Action: Disparu

WIA - Wounded In Action : Blessé dans l'Action

DOW - Died Of Wounds: mort de blessures
SWA - Seriously Wounded In Action : sérieusement blessé
LWA - Lightly Wounded In Action : Légèrement Blessé dans l'Action

POW - Prisoner Of War: prisonnier de guerre

Sources :

<http://www.lesfleursdelamemoire.com/histoire/brown/brown.php>

<http://www.aerodromegruyere.ch/hommage/brown-stiegler.htm>

http://www.waltsrechanger.com/htm/b-17_f_ye_old_pub.htm

<http://www.forumsraidersmerciless.com/showthread.php?p-76146>



A Higher Call..



CHARLES L. BROWN

In addition to being a famed WWII pilot, scientist, inventor, and Air Force Cross recipient Charles R. "Charlie" Brown had a remarkable life. Following graduation as a 2nd Lt. in the US Army Air Corps, Brown arrived in England in early November as a new B-17 pilot. After his first remarkable and famous mission in which he was encountered by Luftwaffe ace Franz Stigler, he went on to complete 29 combat missions, 24 of which were over Germany, with the famed 379th Bomb Group. Following the war, he continued his Air Force career, eventually retiring early, when he was offered a position with the United States Department of State. He continued to serve his nation as a senior Foreign Service Officer, spending 6 years in Southeast Asia as Inspector-In-Charge, Agency for International Development. During his diplomatic career he received several U.S. and foreign decorations, awards and citations, ending his career in 1972 with 30 years of government service. In 1974, he founded an energy and environmental research center and received national & international recognition in the field of "smokeless diesel" engines. In 1987 he was named National Inventor of the Year by the Palm Beach Society of American Inventors and in 1980 was named as one of six top energy inventors in the U.S. by the research staff affiliated with NBC News "Today Show." In 2007, he was honored by the Florida House of Representatives for his WWII service. Lt. Col Charles Brown passed away in Nov. 2008.

FRANZ STIGLER

Franz Stigler was born in 1915 in Bavaria, Germany. He started flying gliders at age 12 and soloed in a biplane in 1933. He joined Lufthansa, becoming an Airline Captain, before joining the Luftwaffe in 1939. After this, Stigler became an instructor pilot, and many of his students become aces for Germany, among them Gerhard Barkhorn, who ended the war as history's 2nd-highest-scoring ace, with 301 confirmed victories. In 1942, he was assigned to JG-27, flying the Messerschmitt 109 fighter in North Africa. He served in North Africa, Sicily, and Italy, scoring 15 aerial victories against allied fighters, such as the P-40, Hurricane and Spitfire. After serving briefly in Germany & Bulgaria, Stigler was once again sent back to Austria to defend against increasing numbers of American bombers. Stigler was shot down 11 times by the guns of American bombers. By war's end, Stigler was credited with 28 aerial victories (including 11 4-engine bombers), and over 30 probables. He was shot down 17 times, bailing out 6 times and riding his aircraft down 11. Although not credited for it officially, Stigler shot down 2 more American bombers toward the end of the war, this time in the Me 262 jet, now part of General Adolph Galland's famed JV-44. He completed the war with 487 missions, having amassed a number of prestigious decorations, including the Iron Cross 2nd Class, Iron Cross 1st Class, and the German Cross in Gold. In 1953, disillusioned with Germany, he emigrated to Canada and entered a private career in business. In addition to his many Luftwaffe decorations, he was presented with the "Order of the Star of Peace" by the Federation of Combattant Allies En Europe for his act of compassion on December 20, 1943. He is believed to be the only Luftwaffe pilot to be so recognized. He was also made an honorary member of the 379th Bomb Group Association. Franz Stigler died in 2008 at the age of 93.

