

Le crash du B-17 Fortress – type F-15-VE-s : n 42- 5763 LL-F
“ Bomb Boogie “ Américain.



Bomb Boogie LL-F

Identification: Le code sur la queue était un A dans un triangle blanc.

Unité USAAF: 91eBG (groupe)/401eBS (escadrille)/1erCW/8eAF



Rangée arrière - de gauche à droite

T/Sgt. John B Wenninghoff, Radio; [S/Sgt. Dean W. Millward](#), mitrailleur droit; T/Sgt. Raymond R Thompson, mitrailleur dorsal; [S/Sgt. R. D Hatton](#), mitrailleur ventral; S/Sgt. Donald L Hayes, mitrailleur de queue; [Sgt. Silas Williams](#), équipe au sol; S/Sgt. Norbert F.B Swierz, mitrailleur gauche.

Rangée avant - de gauche à droite

2nd Lt. Chauncey H. Hicks, Bombardier; [2nd Lt. Nathan Weltman](#), Navigateur; 2nd Lt. Howard Sherman, Co-Pilote; [1st Lt. Elwood D. Arp](#), Pilote.



Au-dessus de Mons en Pévèle:

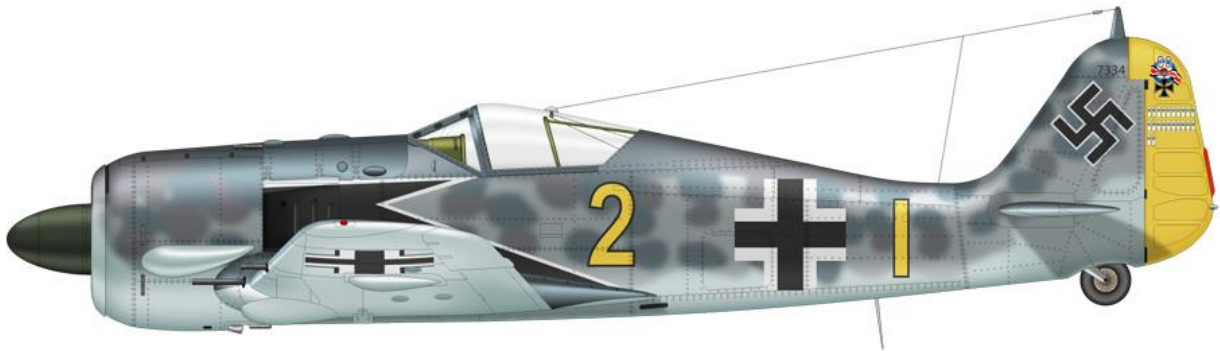
L'air vibrait de sons étranges, passages répétés et de plus en plus nombreux d'escadrilles alliées composées d'avions de tous genres qui s'en allaient attaquer les villes du Reich ou des objectifs militaires en France, en Hollande ou en Belgique. Tous les jours, les tirs de la Flaks et les hurlements des sirènes d'alerte inquiétaient la population.

Le 06 septembre 1943, une forteresse B-17 du 91^e groupe de bombardement de l'USAAF décolle à 05h45 de la base de Basingbourn, Cambridgeshire (UK) et a pour mission le bombardement de sites industriels à Stuttgart. Ce sera leur 17^e mission de guerre.

Sur le trajet aller le B-17 fut attaqué par un chasseur Fw190 piloté par L'Obfw. Walter Ebert du JG 2/10 à 08h40.

Dans la journée du 06/09/1943 Walter Ebert aura abattu deux B17.

Il a déjà une vingtaine d'avions à son actif.



La Jagdgeschwader 2 (JG 2) (2^e escadron de chasseurs), surnommée Richthofen (Evreux). (déjà présente en 1917 à Tourmignies)

L'avion sera évacué plus tard vers 1200 Mètres en périphérie de Mons en Pévèle.

L'avion continuera son vol jusqu'à Templeuve ou il explosera et brulera en touchant le sol près de la voie ferrée entre Canchomprez et la briqueterie.

Avant le choc, les aviateurs ont sauté en parachutes.

Les allemands les ont bien vus de leur poste d'observation situé près du réservoir de Mons en Pévèle et ils envoient de suite des patrouilles pour les capturer.

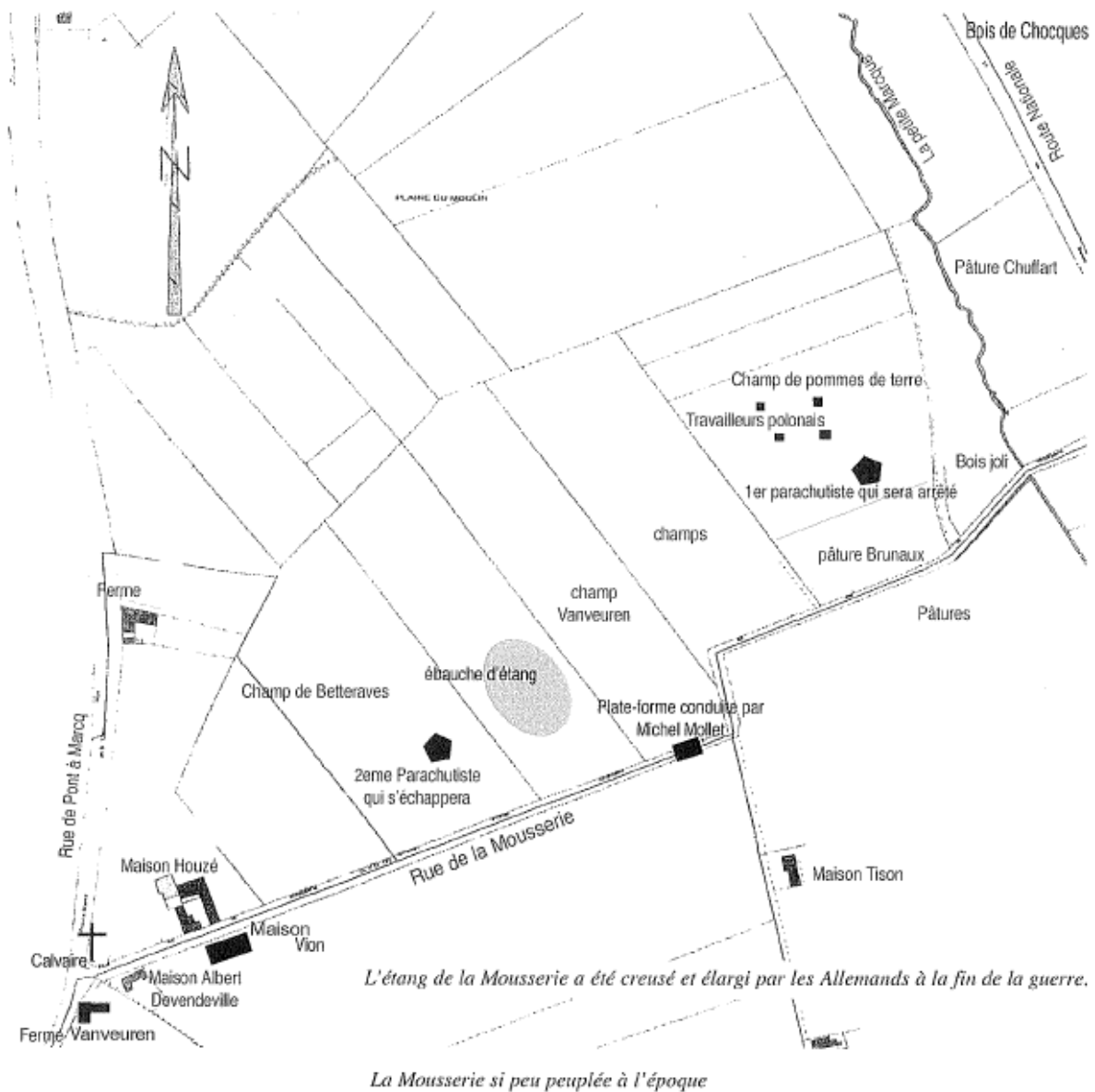
Un résistant « Georges Bayart » avait recueilli des informations sur un observatoire allemand installé sur le territoire de Mons en Pévèle à environ 5 km au sud de Pont à Marcq. Il domine toute la région. Pierre Séailles un autre résistant en a informé Londres.

Deux aviateurs atterrissent à la Mousserie.

L'un se pose près de la petite Marque, à côté du bois joli, dans un champ où des travailleurs polonais ramassent des pommes de terre. Les ouvriers l'entourent, lui demandent des cigarettes, lui parlent.....

L'homme n'a pas le temps de fuir, il sera arrêté quelques instants plus tard.

Michel Mollet qui conduisait une plate-forme dans la rue de la Mousserie, en direction du calvaire, a vu aussi le deuxième aviateur atterrir dans le champ de betteraves (actuellement, c'est une partie de l'étang qui se situe sur son emplacement). L'homme s'est relevé, a quitté le champ, les mains dans les poches, en sifflotant, puis, après avoir tourné à droite, au coin de la rue, a disparu dans la plaine. Il n'a pas été arrêté.



Source : Société de recherche historique Mérignies et Tourmignies.



Fidèle Dubois était agriculteur maraîcher à Martinval, hameau de Mons en Pévèle.

Ce jour-là il travaille dans son champ de pois de sucre à perches.

Lui voit trois parachutes, ils tombent entre Mérignies et Mons en Pévèle.

Fidèle qui les observe, voit une patrouille allemande approcher du lieu.

L'un d'eux tombe près de lui. Fidèle lui fait signe de se cacher dans les haricots, et détourne l'attention des soldats allemands.

Fidèle Dubois venait, sans le savoir, de prendre une décision qui l'engageait sur la voie de la résistance, vers un avenir qu'il ne pouvait prévoir aussi sombre.

C'est donc tout à fait par hasard que Fidèle recueillit ces aviateurs. Après les avoir cachés dans le bois des

corbeaux il les emmène chez lui, il entreprend de les faire rapatrier. Il sera alors contacté par le réseau Sylvestre et le capitaine Michel.

Connaissant parfaitement l'environnement naturel boisé de Martinval, il se jouera une année durant du poste d'observation ennemi situé au sommet de Mons en Pévèle.

« Il fait beau sur la montagne » Ce message personnel que diffuse la BBC était la récompense du travail accompli, Fidèle et sa fille aînée Denise apprenaient ainsi l'arrivée à bon port, en Angleterre, de l'aviateur qu'ils avaient caché.

Du 6 février 1943 au 2 août 1944 quatorze personnes sont prises en charge, recueillies par lui, par Victor Canton et son fils, et par l'abbé Logez.

L'abbé Logez est, quant à lui, mentionné pour de véritables actes de résistance ; il n'hésite pas à abriter, dans la sacristie, des aviateurs et la porte du presbytère a même été mitraillée par les allemands.

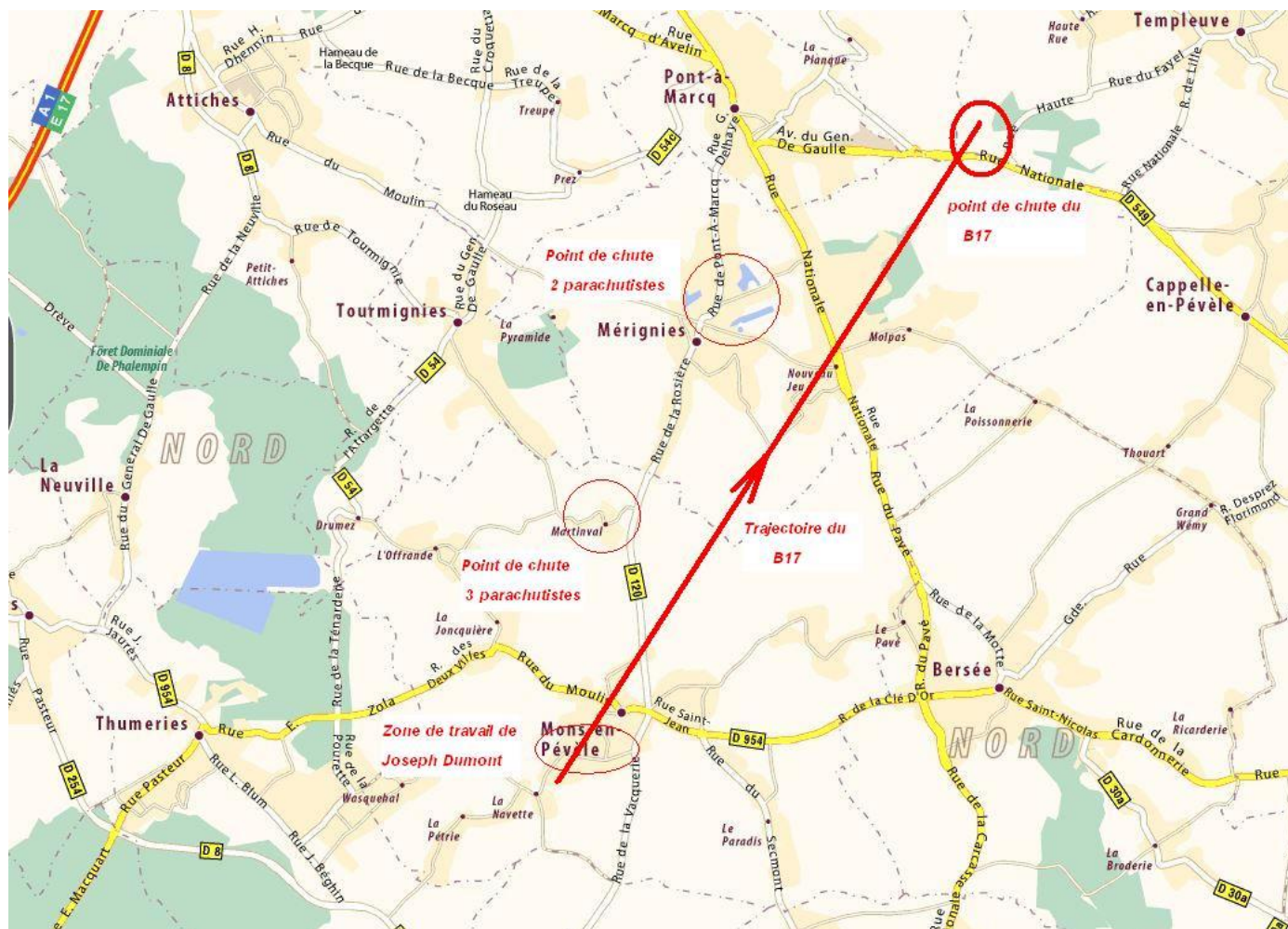
Un des derniers témoins de la scène : Joseph Dumont né à Moncheaux en 1930.



Ce jour-là Joseph âgé de 13 ans travaille aux champs, il ramasse des pommes de terre à Mons en Pévèle, lorsqu'il entend derrière lui (direction sud-ouest) un vrombissement puis deux autres et des tirs de mitrailleuses.

Le B17 vient de passer très bas, deux chasseurs allemands le suivent un sur la droite et l'autre sur la gauche faisant des rotations et tirant chacun leur tour sur l'avion déjà en piteux état.

La fin est toute proche. A cause de la configuration de l'endroit où il se trouve, il ne verra qu'un seul parachute s'ouvrir et l'avion disparaîtra derrière le Mont.



Le 06 septembre 1943



Elwood D. Arp Poste : Pilote - grade : premier lieutenant – âge: 24 ans – USAAF

Matricule : O-731788

Né le 03/01/1919– Summer, Nebraska USA. Evadé – réseaux Pyrénées/dutch, retour UK 27/04/1944.

Blessé légèrement à la cheville gauche.



HOWARD SHERMAN Poste : Co-Pilote - grade : deuxième lieutenant - âge: 28 ans – USAAF

Matricule : O-742098

Né le 04/10/1915– Evadé – réseaux Pyrénées/dutch, retour UK 29/04/1944.



RUSSELL D HATTON Poste : Mitrailleur ventral – grade : S/Sgt - âge: 26 ans – USAAF

Matricule : 13072834

Né le 13/09/1917- Baltimore, Maryland USA. Blessé – Evadé – réseaux ?, retour UK 03/09/1944.



Chauncey Harold Hicks Poste : Bombardier – grade : deuxième lieutenant - âge: 28 – USAAF

Matricule : O-735197

Né le 21/11/1915 – Chesapeake, Ohio USA. Blessé – Evadé – réseaux Pyrénées/dutch, retour UK 24/03/1944.



Donald L. Hayes Poste : Mitrailleur de queue – grade : S/Sgt – USAAF

Matricule : 11007592 - Massachusetts USA. Prisonnier – Stalag Luft3 Sagan-Silesia.



C. Dean W. Millward Poste : Mitrailleur droit – grade : S/Sgt – USAAF

Matricule : 39831596 – Prisonnier – Stalag 17B Braunau Gneikendorf.



N. F. Swierz Poste : Mitrailleur gauche – grade : S/Sgt – USAAF

Matricule : 10600543 – Michigan USA – Prisonnier – Stalag 17B Braunau Gneikendorf.



Raymond R. Thompson Poste : Mitrailleur dorsal/meca – grade : T/Sgt – USAAF

Matricule : 35353912 – Indiana USA – Prisonnier – Stalag 17B Braunau Gneikendorf.



Nathan Weltman Poste : Navigateur – grade : deuxième lieutenant – USAAF

Matricule : O-683359 – Michigan USA – Prisonnier – Stalag Luft 1 Barth-Vogelsang.



John B. Wenninghoff Poste : Radio – grade : T/Sgt – USAAF

Matricule : 37114396 – Nebraska USA – Prisonnier – Stalag 17B Braunau Gneikendorf.

Les évadés :



Elwood D. Arp



Chauncey Harold Hicks



Russell D. Hatton



Howard Sherman

Hermann LAATSMAN n'était pas seulement un génial organisateur, comme l'ont rapporté les personnes qui l'entouraient. Il a personnellement caché dans son appartement parisien 11 rue Schoelcher à Paris XVIe les aviateurs dont les noms suivent : **SHERMAN Howard N°742098** (date de la retraite: 03/09/1945)

Les prisonniers :

Dans l'un des 70 stalags ou oflags

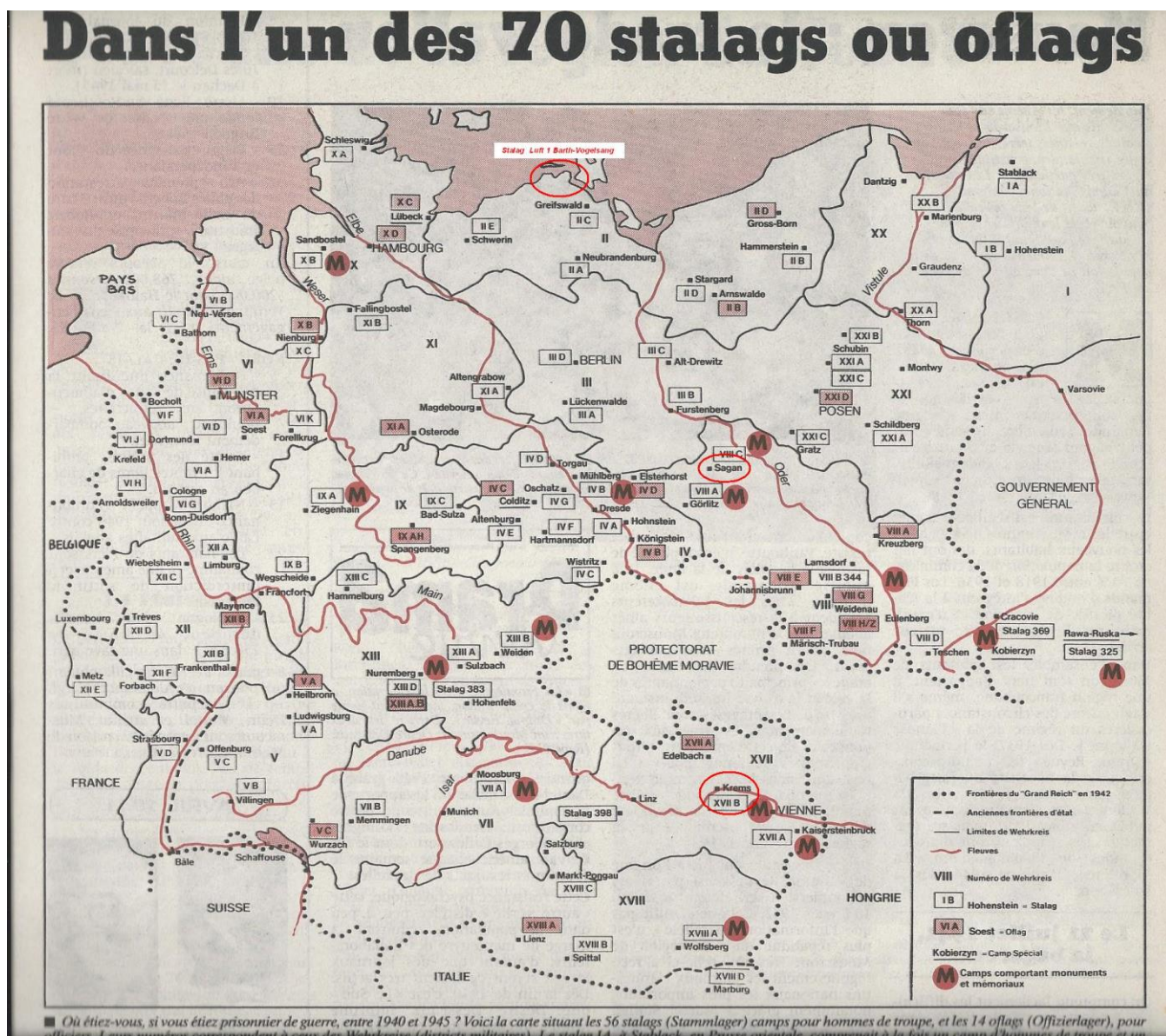


Photo : la voix du nord

Oflag ou Offizier-Lager : camp pour officiers.

Stalag ou Stammlager : camp pour les soldats et sous-officiers.

Le Stalag Luft III Sagan-Silesia était un camp de prisonniers de guerre (Stalag) pour les pilotes pendant la Seconde Guerre mondiale. Il était situé près de Sagan (aujourd'hui en Pologne) et il relevait exclusivement de la Luftwaffe. Il avait été établi en mai 1942, à l'est du Stalag VIII C.



Donald L Hayes



<http://www.muzeum.eline2.serwery.pl/index.php?id=22&lng=eng>



Stalag Luft III en hiver.

Le stalag XVII-B à Krems-Gneixendorf, en Basse-Autriche (dans la XVIIe région militaire)

Une partie du stalag XVII-B



CDean W
Millward



Nobert F
Swierz



Raymond R
Thompson



John B
Wenninghoff



<http://www.b24.net/pow/stalag17.htm>





Nathan Weltman

Stalag Luft 1 Barth-Vogelsang



SECRET-AMERICAN
MOST SECRET - BRITISH

HEADQUARTERS
EUROPEAN THEATER OF OPERATIONS
P/W and X Detachment
Military Intelligence Service

27 April 44

E AND E REPORT NO 604
EVASION IN FRANCE

Elwood D ARP, 1st Lt, O-731788
(17 Missions)
401 Bomb Squadron, 91 Bomb Group

TARGET: STUTTGART
MIA: 6 September 1943
Arrived in UK:
27 April 1944

MEMBERS OF CREW: (This information checked with PWIB)

PILOT	O-731788	1st Lt	Elwood D ARP	NARRATOR
CO-PILOT	O-742098	2d Lt	Howard (NMI) SHERMAN	EAE 608
NAVIGATOR	O-683359	2d Lt	Nathan (NMI) WELTMAN	P/W
BOMBARDIER	O-735197	1st Lt	Chauncey Harold HICKS	EAE 515
RADIO OPERATOR	37114396	T/Sgt	John D WENNINGHONS	P/W
TOP TURRET GUNNER	35353912	T/Sgt	Raymond R THOMPSON	P/W
BALL TURRET GUNNER	13072834	S/Sgt	Russell D HATTON	MIA
WAIST GUNNER	39831596	S/Sgt	Dean W MILLWARD	MIA
WAIST GUNNER	10600543	S/Sgt	Norbit F SWIERZ	MIA
TAIL GUNNER	11007592	S/Sgt	Donald L HAYES	P/W

Compte rendu de mission de Elwood D.Arp.

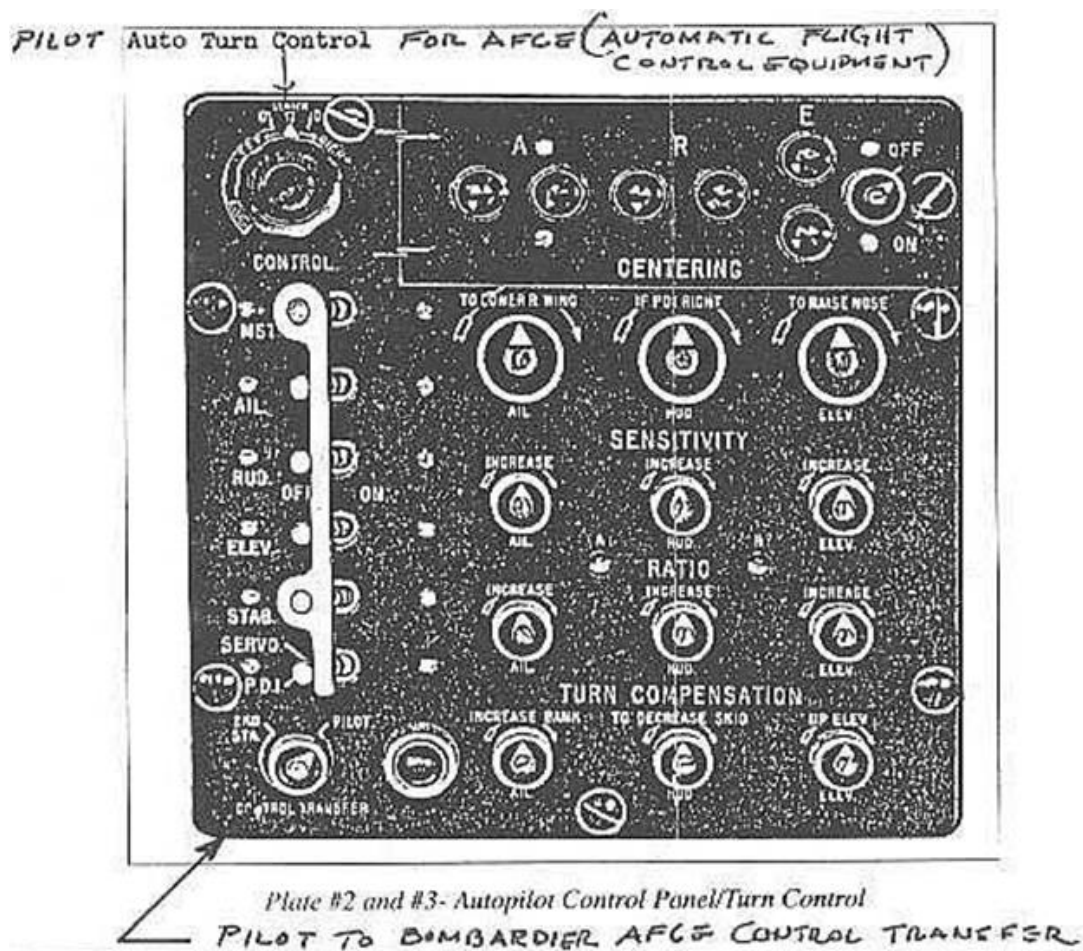


En route vers l'objectif :

Nous avons été attaqués par des chasseurs. Le moteur N°3 fut touché et le carter d'huile détruit. Les bouteilles d'oxygène furent transformées en passoire. Je n'ai pas pu mettre l'hélice en drapeau à cause du manque de pression d'huile, j'ai dit dans l'interphone : mettez vos parachutes et attendez, nous allons descendre pour nous mettre à couvert. Les mitrailleurs latéraux qui n'ont pas du entendre mes derniers mots ont sauté tout de suite. Nous avons atteint la couverture nuageuse à 1500 m, les chasseurs sont revenus dès que nous sommes sortis des nuages. Le moteur N° 2 fut touché à son tour, les commandes de vol inutilisables et tombèrent sur mes genoux.

J'ai donné l'ordre de sauter, j'ai enclenché "L'AFCE" (automatic flight control equipment) équipements de contrôle automatique de vol et j'ai détruit l'équipement radio.

Les lettres "AFCE" étaient un acronyme pour l'équipement de contrôle automatique de vol. Le Panneau de configuration automatique été situé sur le pylône de commande entre les pilotes, ci-dessous les manettes et les contrôles de l'hélice. L'AFCE pouvait être atteint en vol par la main droite du pilote pour l'installation AFCE et ajustement des commandes de vol de l'avion. Il a également été utilisé pour transférer le contrôle de vol de l'avion au bombardier et le viseur Norden au cours du bombardement. Une photographie du panneau de commande AFCE est illustré ci-dessous.



Retardé le saut à 450m:

Je suis sorti par l'écotille du nez de l'avion à 1200m et j'ai retardé mon saut jusqu'à 450m. Quand j'ai tiré sur la cordelette de déclenchement du parachute, il ne s'est pas ouvert, j'ai tout de suite tiré celle du parachute de secours et il s'est gonflé automatiquement, j'étais encore en train de compter les parachutes quand j'ai rebondi sur un champ fraîchement retourné, j'ai roulé sur moi-même et me suis relevé sans une égratignure.

Aide immédiate dès l'atterrissage:

Je portais encore mon harnais quand un paysan attrapa ma main, il ôta mon parachute et enleva mon gilet de sauvetage. Nous avons marché rapidement le long des haies sur une distance d'environ 400 m et je fus laissé avec un homme qui avait déjà récupéré 2 autres membres d'équipage.

Méthode allemande de recherche:

Les allemands ont commencé à chercher dans la haie du côté gauche, ils étaient à seulement 200 mètres de nous. Le paysan a dit d'une voix chuintante « boches » et il s'est mis à marcher nonchalamment à petit pas. Nous nous sommes aplatis sur le sol à découvert, cachés seulement par 3 rangées d'haricots. Ils étaient 40 dans la patrouille et ont fouillé les champs pendant 3 jours. Même après cela une patrouille à moto contrôlait les routes. Ils marchaient dans les mauvaises herbes en portant des pistolets mitrailleurs et donnaient des coups de pieds dans la terre sans cesse. Tous les français du coin ont été interrogés.

Les vestes A2 réfléchissent le soleil:

Nous n'étions pas là depuis longtemps quand une femme apparut avec un panier pour ramasser des haricots. Le panier contenait de la nourriture et des vêtements civils. Elle travailla calmement avec application jusqu'à ce que chacun d'entre nous fut changé et nourri. Elle nous disait pendant qu'elle les ramassait que nos vestes de cuir réfléchissaient le soleil et que cela avait été facile de nous repérer de loin dans les champs.

Des jeunes Français font diversion:

Tard dans l'après-midi douze allemands se mirent en ligne à l'autre bout du champ et commencèrent à marcher lentement mais sûrement vers notre position. Deux jeunes français rampèrent dans les routes d'haricots puis soudainement se mirent debout. Les allemands poussèrent un hurlement, les garçons détalèrent. Il y eut une galopade de bottes noires à moins de 2 m de nous et bientôt il n'y eut plus aucun allemand dans le champ.

Des outils de fermier aident au déguisement:

Au crépuscule deux paysans sont venus nous voir, l'un avait une fourche et l'autre une binette. Ils nous donnèrent les outils pour les porter et nous les avons suivis à travers champ jusqu'à une ferme, on nous a donné à manger et puis on nous a conduit dans une grange. Nous avons dormi dans la grange trois nuits et avons passé les journées étendus dans les champs. Tôt le 10 septembre deux hommes sont venus pour nous voir et le reste du voyage de retour fut arrangé.



Chauncey Harold Hicks et moi

Le 10 septembre deux hommes sont venus pour le lieutenant



(Elwood D. Arp)

Le sergent Raymond R Thompson



resta car ils avaient peur de

faire passer trois personnes en même temps, il partirait dans quelques jours (fait prisonnier par la suite).

On nous a conduits en voiture à Templemars. Nous avons été emmenés dans la maison de la famille Legrain. Avant la guerre la guerre Mr Legrain s'occupait d'import /export de produit alimentaires. Nous avons été bien nourris durant ce temps.

Les chaussures de GI sont une nécessité dans les Pyrénées:

Avant de franchir les Pyrénées nous avons vécu deux semaines dans une cabane isolée entourée de neige et nous n'avions pas beaucoup à manger. Quand nous sommes finalement partis le voyage dura trois jours en marchant dans la neige tout le temps. J'avais fait la bêtise de me débarrasser de mes chaussures de GI car j'avais pensé que ça me rendrais suspect. Pendant la traversée j'aurais volontiers donné 100 dollars pour une paire. Les chaussures françaises que je portais avaient des semelles en carton et j'avais des engelures aux talons. La faim était le pire ennemi du voyage. Pour deux jours et demi nous n'avions qu'un morceau de pain et un petit morceau de viande de cheval.

L'Espagne :

Nous avons été arrêtés quand nous sommes arrivés en Espagne. A cause de la tempête les communications étaient coupées. Nous avons dû faire une marche supplémentaire de douze heures avant de pouvoir avertir le consul américain.

Compilé par Dorothy A. Smith
Capitaine WAC

Approuvé par WS Holt
Lieutenant-Colonel
AC Commandement

Secret – Pour les Américains
Très secret – Pour les Britanniques

Quartier général théâtre d'opérations européens, service de renseignement militaire : 27 avril 1944.

Rapport N° 604.

Les informations suivantes ont été obtenues d'un officier qui a échappé à la capture en territoire occupé par l'ennemi.

Le compte rendu de ces informations couvre la période du 6 septembre 1943 au 17 avril 1944.

1) Les bombardements de l'aérodrome de Lesquin.

Le **8 septembre** 1943 (9h30 - 126 *Marauders* sur *Ennetières*)

Le **9 septembre** 1943 (10h30 - 63 *B17* sur *Ennetières*) l'avaient bombardé et ont complètement raté leur cible.

Le **12 septembre** 1943 un grand aérodrome (*Lesquin*) de chasseurs fut observé à 1,6 km au nord de Templemars.

Un total de 14 ME 110 et FW 190 furent observés.

Quand l'aérodrome de St Omer fut bombardé, l'équipement, le personnel et les a/c en vol au moment du bombardement furent transférés à Lesquin. Il y avait 16 canons anti-aériens en retrait du champ au bout des pistes.

2) Durant le mois de février un grand nombre de a/c venant d'aérodromes détruits dans le nord de la France furent observés au Bourget. Il y en avait beaucoup déjà basé là-bas, mais début février 200 a/c arrivèrent dans la journée. (observé ou par oui dire).

3) Ce qui avait été dit d'être la plus grande usine de poudre en France fut observé dans la partie sud-est de Toulouse approximativement à 1,6 Km de la rivière au sud de Toulouse. L'usine s'étend sur une superficie de plusieurs pâtés de maisons. Des gardes patrouillant ont été vu mais aucune défense observée.

4) Un grand terrain d'entraînement pour bimoteurs avec sept hangars a été observé (sud de Toulouse également).

5) A chaque fois qu'il y a une alarme de raid aérien à Paris tous les trains sont arrêtés pendant une heure. Les métros sont arrêtés aussi. Personne n'est autorisé à monter ou descendre des trains. Le travail dans les usines est également mis à l'arrêt. L'alarme retentira pour un seul avion de combat allié. Parfois il y en a quatre par jour.

6) Goering visita Arras du 3 au 13 novembre pendant une inspection des aérodromes du nord de la France. Il y avait des patrouilles spéciales dans les rues et sur les voies ferrées. Le gaz qui était seulement disponible à certaines heures de la journée le fut toujours pendant cette période.

Annexe 'D' rapport N°604

1) **Boîte de secours:** Les allumettes furent utilisées pour des cigarettes, le ruban adhésif pour fixer un bandage sur ma jambe, le nécessaire de couture pour coudre des boutons, la bouteille d'eau comme un fourre-tout, la boussole pour me diriger et l'arme pour calmer mes nerfs.

2) **Le sac:** J'avais un sac rouge contenant des cartes, boussole et de l'argent.

3) **Les photos:** J'avais deux photos qui ne m'ont servi à rien comme j'avais été pris portant un chandail au lieu d'une veste civile avec chemise et cravate.

4) **Formation :** J'avais suivi des cours à Basingbourn, les instructions sur le saut en parachute m'ont particulièrement aidé. On m'avait dit de tenir ma main sur le haut de mon parachute pour que la corde ne me blesse pas au visage quand il s'ouvrirait.

5) **Expérience :** En plus, ma propre expérience m'avait appris les leçons suivantes qui je pense pourrions servir à d'autres.

a) Retarder votre saut afin qu'on ne puisse pas vous titrer dessus à partir du sol.

b) Garder vos chaussures de GI. J'avais changé les miennes car elles semblaient trop voyantes. Je l'avais regretté bien avant d'atteindre les montagnes.

P.S. Les fermiers français patriotiques qui cachent les aviateurs s'attachent à eux et veulent les garder longtemps même si cela implique mois de nourriture pour la famille. Il devrait être clair pour eux que le devoir d'un aviateur et un retour aussi rapide que possible.

Questionnaire E&E d'incident :

Date, heure et localisation approximative du crash ou de l'atterrissage de l'avion.

Le 06 septembre 1943, 8h40 du matin, Mons en Pévèle, France l'avion s'est écrasé et a brûlé.

Nature et étendue des dégâts subis par l'avion quand vous avez sauté ?

Bouteilles d'oxygène mitraillées, moteurs 2 & 3 hors service, je n'ai pas pu mettre l'hélice N°3 en drapeau, fenêtre du copilote cassé, commandes de vol hors service.

A quelle altitude approximative avez-vous sauté ?

1350 mètres.

Y a-t-il eu des membres de l'équipage tués ou blessés avant le crash ?

Non

Quels sont les membres de l'équipage qui ont sauté ? Leurs parachutes se sont-ils ouverts ?

Tous ont sauté, tous les parachutes se sont ouverts.

L'avion a-t-il explosé en touchant le sol ?

oui

Avez-vous eu une quelconque information par d'autres personnes que des membres de l'équipage étaient vivant ou mort ?

J'ai reçu l'information que le mitrailleur de queue était mort, mais elle s'est avérée fausse.

Avez-vous vu des membres de l'équipage vivants ou morts après avoir touché le sol ?

oui

Avez-vous examiné l'épave de l'avion, si oui quel était son état ?

Non



Le Boeing B17

"Flying Fortress" 8ème Army AF

► Type : Bombardier lourd

► Dimensions :

* Longueur : 22,78 m

* Envergure : 31,62 m

* Hauteur : 5,80 m

► Moteurs : 4 Wright R 1820-7 (9 cylindres refroidis par air) de 1 200 CV chacun

► Performances :

* Altitude opérationnelle maximale : 10 850 m

* Vitesse maximale : 482 km/h à 9 150 m

- * Vitesse de croisière : 274 km/h
- * Poids au décollage 32 660 kg
- * Poids à vide 20 040 kg
- * Autonomie : 3 220 km
- Armement : 13 mitrailleuses de 12,7 mm
- Charge offensive : 9 500kg de bombes

Sur la base de Bassingbourn : Mission en cours de préparation.

<http://www.fold3.com/>







Frédéric Krajewski

CONFIDENTIAL

HEADQUARTERS
EUROPEAN THEATER OF OPERATIONS
UNITED STATES ARMY
OFFICE OF THE A. C. OF S., G-2

604

DATE: 28 April 1944

TO WHOM IT MAY CONCERN:

I, RICHARD S. BETTIS, Major, AC, O-437105

hereby certify that I have known and have been associated with

ELWOOD D. ARP, 1st Lt., AC, O-731788

prior to his being reported missing in action over enemy territory.

The person whose signature and right thumb print appear hereon is the individual referred to above.

Elwood D. ARP

RIGHT THUMB PRINT:



Richard S. Bettis

=====

The individual whose signature and right thumb print appear hereon has been identified to the satisfaction of this office as ELWOOD D. ARP.

1st Lt., AC, O-731788 (401 Bomb Squadron - 91 Bomb Group)

previously reported missing in action over enemy territory.

W. F. MARANDA, SPECIAL AGENT, C.I.C.

CONFIDENTIAL