

CRASH (Teil 2)

Abstürze und Notlandungen in unserer Gemeinde während des 2. Weltkrieges

von John DERNEDEN (1) und Romain GASPAR

Pilot der Maschine war Lt. Charles E. PARMELEE vom 78th Fighter Group, 84th Fighter Squadron. Er kam am Tage der Befreiung Luxemburgs nahe Rambrouch auf tragische Weise ums Leben. Bekannt war damals nur, dass Anfang September 1944 ein amerikanisches Jagdflugzeug nahe Rambrouch notlandete und der Pilot dabei ums Leben kam. Der Leichnam wurde damals vom Schreiner eingesargt und im alten Schloss von Rambrouch aufgebahrt. Weder der Name noch die Truppenzugehörigkeit des Verstorbenen waren damals bekannt gewesen. Als die ersten amerikanischen Truppen Rambrouch erreichten, wurde der Leichnam auf einen Truck verladen und abtransportiert.

Zu diesem Vorfall gibt es den Link der 28th MP (Military Police) die den Piloten bergen kam. In ihrem Bericht steht aber zu lesen "RAMBOURG, Belgique". Sie kamen aus der Richtung von Martelingen. Mit den Namen nahmen sie es nicht so genau:

"Quand les MP de la 28-ième arrivèrent à Rambourg, Belgique, en avance des autres troupes alliés, ils ont appris qu'un pilote d'un P-47 s'était tué ce jour là pendant un crash près de la petite ville. Des civils avaient recueillis sa dépouille et l'avaient déposé dans un cercueil qu'ils avaient recouvert de fleurs et d'un drapeau américain fait avec les moyens du bord. Ils étaient sur le point de l'enterrer au cimetière du village quand les MP les ont fait arrêter, leur expliquant avec beaucoup de politesse que l'armée américaine enterrait elle-même ses morts dans des cimetières militaires. Les petits Belges étaient très déçus de ne pouvoir enterrer avec des honneurs un de leurs libérateurs et c'était une intervention difficile pour les deux MP Pfc. Vincent Hillegoss et Pfc. James Miller."



Lt. Charles E. PARMELEE
sitzend im Cockpit
seiner P-47 genannt
„The Merry Chase“.

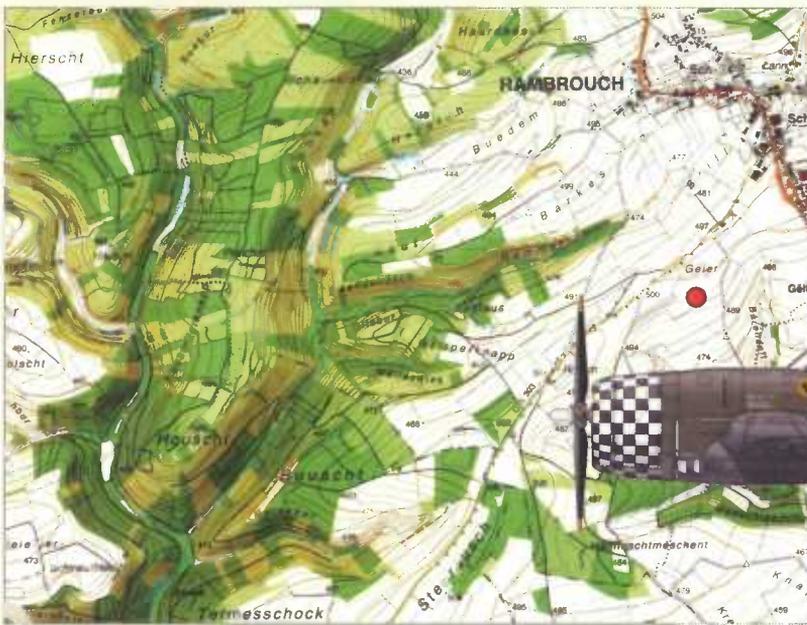
V.l.n.r.:

Armurer
Duoley RIFFE,
Assistant Crew
Chief Woodrow
FERRIS und Crew
Chief/Sgt. Clyde
BERGMAN.

Foto: Gary FRY

Zu den Ereignissen:

Am Sonntag dem 10. September 1944 gegen 13.00 Uhr wurden die Einwohner von Rambrouch Zeugen eines tragischen Flugzeug Unglücks. Die Nachricht daß die amerikanischen Truppen bereits am 9. September 1944 im Süden unseres Landes eingetroffen waren, löste große Freude bei der Bevölkerung aus. Der erste amerikanische Soldat der bekannterweise auf luxemburgischen Boden starb, kam am 9. September bei Pétange in seinem Panzerspähwagen durch deutschen Granatbeschuss ums Leben. Doch einen Tag nach diesem Zwischenfall verlor auch ein amerikanischer Pilot sein junges Leben beim Versuch seine schwer beschädigte Maschine nahe des Dorfes Rambrouch notzulanden. Als die meisten Einwohner am Mittagstisch saßen, versuchte Lt. Charles E. PARMELEE seine schwer beschädigte P-47 nahe der Straße von Rambrouch nach Roodt auf einem Acker notzulanden. Als Lt. PARMELEE seine P-47 ohne größere Probleme aufgesetzt hatte und mit grosser Geschwindigkeit über den Acker rutschte, wurde ein kleiner Graben mit einer Hecke eines kreuzenden Feldweges zur tödlichen Falle. Diese kleine Erhebung bewirkte daß die P-47 sich mehrmals überschlug und in Einzelteile zerbrach. Mehrere Zeugen hatten das Geschehen beobachtet und eilten zur Unfallstelle.



Eine Maschine vom
78th Fighter Group,
84th Fighter Squadron



Rot markiert die ungefähre Absturzstelle nördlich von Roodt. © Administration du Cadastre et de la Topographie

Martin SCHEECK der nur einige hundert Meter von dem Unglücksort entfernt wohnt war als Erster zur Stelle. Er erzählte folgendes:

Gegen 13.00 Uhr wurde ich durch lautes Motorengeheul aufmerksam. Als ich hinauslief und den Himmel beobachtete sah ich 4 amerikanische Jagdflugzeuge in niedriger Höhe aus östlicher Richtung angefliegen kommen. Eines davon muss Motorenprobleme gehabt haben, da es qualmte und schnell an Höhe verlor. Ich beobachtete, dass es unweit unseres Hauses auf dem Acker im Flurteil „Baerendall“ notlandete und mit lautem Krachen zum Stehen kam. 3 Flugzeuge kreisten noch einige Male über die Unfallstelle und flogen danach weiter. Ich lief sofort zur Unfallstelle und fand den leblosen Körper des Piloten unweit der zerbrochenen Maschine am Boden auf. Der Pilot hatte noch sein Gurtzeug an sowie seinen Fallschirm. Er muss mit ungeheurer Wucht aus seiner

Maschine herausgeschleudert worden sein. Nach genauer Untersuchung konnte ich nur noch den Tod des Unglücklichen feststellen. Der Pilot musste sich neben anderen Knochenbrüchen auch noch das Genick gebrochen haben. Niemand kannte den Namen noch versuchte einer etwas über den Piloten herauszufinden. Er wurde kurz danach vom Schreiner des Dorfes eingesärgt und im Schloss von Rambrouch aufgebahrt bis zum Eintreffen der amerikanischen Streitkräfte.

2nd Lt. Frank E. OILER Staffelfkamerad von Lt. PARMELEE gab nach dem Einsatz folgendes Statement:

Ich flog die Position gelbe 4 in unserer Staffel als wir bei Bingen den Rhein überflogen. Auf einer Höhe von 9000 Fuß erhielt unsere Staffel heftigen Flakbeschuss. Mehr als sieben Granaten explodierten genau in unserer Formation. Ich erhielt hierbei einen Treffer in meinen Turbo-Supercharger und beobachtete einen direkten Treffer in den Motor von Lt. PARMELEE's P-47. PARMELEE flog die Position 3 in unserer Formation. Er meldete sofort über die Eigenverständigung daß er schwer getroffen worden sei und zurückkehre. Ich teilte ihm mit daß auch ich getroffen worden war und ihn zurück eskortiere. Nachdem wir den Kurs zum Rückflug gesetzt hatten blieb der Motor von Lt. PARMELEE stehen und er befürchtete daß er es nicht mehr nach Hause schaffen könnte. Seine Höhe zu diesem Zeitpunkt betrug ungefähr 8200 Fuß. Unser Leader der Formation Capt. Alfred BATON sagte Lt. PARMELEE dass er mit dem Fallschirm abspringen solle, da der Boden unter uns sehr hügelig und bewaldet sei. Lt. PARMELEE bestätigte mit einem „Roger“ den Funkspruch doch sprang er nicht mit dem Fallschirm ab, sondern ging in einen steilen Sinkflug über. Er steuerte seine P-47 auf die einzige sichtbare freie Stelle in der unmittelbaren Umgebung eines kleinen Haus an einem Hang. Da ich sah dass PARMELEE zu viel Geschwindigkeit beim Sinkflug hatte und es danach aussah dass er über den beabsichtigten Landebereich hinausschiesst sagte ich ihm er solle seine Maschine schnellstens aufsetzen um dies zu verhindern. Er setzte gleich seine P-47 auf und rutschte ungefähr 50 yards über das Feld, kreuzte danach einen Weg und streifte eine Hecke wo inmitten sich wahrscheinlich eine Steinmauer befand. Die Maschine von PARMELEE überschlug sich mehrmals und wurde bei dem Aufprall in mehrere Teile zerrissen und über das Feld verstreut. Ich machte einen Anflug in niedriger Höhe über die zertsörte P-47 und sah PARMELEE ungefähr 10 yards von dem grössten Teil des Rumpfes entfernt liegen. Sein Fallschirm lag geöffnet neben ihm. Da ich keine Lebenszeichen sah, stieg ich wieder hoch zu unserer Formation und kehrte zurück zur Basis. Dies geschah am 10. September 1944 gegen 12.58 Uhr.



Das aufgefundene Spornrad von der verunglückten Maschine ist heute im "385th Bomb Group" Museum in Perlé ausgestellt.



Dieses Foto wurde aufgenommen am 26. Juni 1944 beim 78th Fighter Group. Es zeigt die sechs neuen Ersatzpiloten die zur Gruppe kamen. V.l.n.r. 2nd Lt. Lawton E. CLARK, 2nd Lt. Lester E. FORD, Capt. Wilbur K. GRIMES, 2nd Lt. Paul H. MC KENNY, 2nd Lt. Charles E. PARMELEE und 1st Lt. Allen G. MC GUIRE. Von diesen sechs Piloten überlebten nur Capt. GRIMES und 1st Lt. MC GUIRE den Krieg.



Hier die Jugend von Roodt an der Absturzstelle: Alfred (Frunnes) Schartz, Felix Schwebag, Jang Heiderscheid, Misch Schumacher, Emil Thill, Emil (Muller) Englebert, alle auf dem Flugzeugwrack. Davor Josy Weis. Sein Bruder Albert Weis fehlt auf dem Bild, war aber dabei. Das Foto schoss mit großer Wahrscheinlichkeit Henri Feyereisen.

Zu bemerken ist daß, die Gruppe in Duxford/Cambridgeshire stationiert war. Einsatzort an diesem Tag waren Gelegenheitsziele im Raum Aschaffenburg. Der Anflug erfolgte über Blankenberg - Aschaffenburg- Ostende.

Lt. Charles E. PARMELEE liegt heute auf dem Ehrenfriedhof von Arlington in Washington begraben.

„Missing air crew report“ von Parmelee und anschließendes Statement:

CONFIDENTIAL

Classified by **6880** on **10/10/68** by **W. A. ...**
 Declassify on: **NO LIMITATION**
 Date: **10/10/68**

MISSING AIR CREW REPORT

1. ORGANIZATION: Location, by Base **Air Force** ...

2. SPECIFIC: Place of Departure **Air Force** ...

3. WEATHER CONDITIONS AND VISIBILITY AT TIME OF CRASH OR TIME LAST SIGHTED

4. CIRCUMSTANCES: (a) Day **10** ... (b) Time **1225** ...

5. AIRCRAFT WAS LOST, OR IT BELIEVED TO HAVE BEEN LOST, AS A RESULT OF: (Check only one) Enemy Aircraft () ...

6. AIRCRAFT: Type, Model and Serial **P-51D-10** ...

7. HEIGHT OF AIRCRAFT, IN FEET **13,000**

8. ENGINE: Type, Model and Serial **R-2800-59** ...

9. INSTALLATION: (a) **1072571** ... (b) **1072571** ...

10. THE PERSONS LISTED BELOW WERE REPORTED AS: (a) Battle Casualty **Yes** ...

11. NUMBER OF PERSONS REPORTED: (a) Total **1** ...

12. IDENTIFY BELOW THOSE PERSONS WHO BELIEVED TO HAVE BEEN LAST POSSESSION OF AIRCRAFT, AND CHECK "PROBABLE" COLUMN TO INDICATE BASIS FOR SUCH:

13. IF PERSONNEL ARE BELIEVED TO HAVE SURVIVED, ANSWER YES TO ONE OF THE FOLLOWING STATEMENTS: (a) Parachute was used ...

14. ATTACHED SERIAL PHOTOGRAPHS, MAP, CHART, OR SECTION, SHOWING APPROXIMATE LOCATION OF WHERE PILOT WAS LAST SEEN OR HELD PROPPED. See attached **8** ...

15. ATTACHED EXTENSIVE DESCRIPTION OF CRASH, FORCE OF IMPACT, OR OTHER CIRCUMSTANCES PERTAINING TO MISSING AIRCRAFT. See attached **8** ...

16. GIVE NAME, RANK AND SERIAL NUMBER OF OFFICER IN CHARGE OF SEARCH, IF ANY, INCLUDING DESCRIPTION AND EXTENT.

Date of Report: **10 September, 1944**
 Signature: **James R. Willis**
 (Signature of Reporting Officer)
JAMES R. WILLIS, 1st Lt., AC, Statistical Officer.

CONFIDENTIAL

STATEMENT

I was Shampoo Yellow Leader on mission on 10 September under Field Order No. 561. At approximately 1225 hours Phoenix called a 360 degree turn to identify his position geographically, and then made the second 360 degree turn. We were over the town of Wiesbaden on the Rhine River at about 11,000 feet when heavy, accurate, moderate flak was fired at my flight. I heard the first burst right under me and I broke up and to my right. As I began my break, I noticed Yellow Three and Four had been clobbered and were being fired at very accurately in their break. Shortly afterward Yellow Three (Lieut. Parmelee) called and said that his plane had been hit bad, and that he had to return home. Yellow Four said that he had been hit and would escort Number Three home. Due to the long distance home and as both Number Three and Four had been hit, I decided it was advisable to bring the whole flight home.

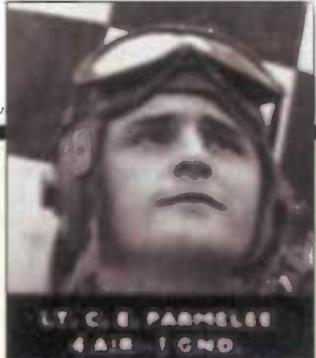
I set course for home and after a few minutes I saw that Yellow Three's engine had quit, at which time we were at 13,000 feet. I observed the terrain below, which was very rough, and called Yellow Three and told him to bail out rather than attempt to land the airplane, and Yellow Three acknowledged by saying "Roger". Yellow Three glided straight ahead, and I expected him to bail out when he got to about 5,000 feet. The entire flight followed him down, and I realized that he did not intend to bail out.

We chose a very small but adequate field. It appeared that he was gliding fast and was over shooting the field. When he finally touched the ground in the last eighth of the field just short of a road between the adjoining field, the airplane struck the road and began a cartwheel, but seemed to settle back on the same course and at the same time seemed to disintegrate in many pieces. The point of attempted landing was about four miles S/S-W of St. Vith, Belgium; this was at 1258 hours.

I looked over the wreckage, which did not burn, and could see no signs of life, nor did I observe anyone coming to the scene.

I then set course for the home base. The weather at the time was built up cumulus, 5 to 7/10's coverage, bases at 4,500 feet, tops at about 9,000 feet, occasionally to 10,000 feet. Visibility both above and below the clouds was excellent, both air to air and air to ground.

ALFRED F. BATH
 Captain, Air Corps



CHARLES E. PARMELEE
 2nd Lieut., Air Corps

(1) An dieser Stelle wollen wir darauf hinweisen, dass dieses Unglück von Rambruch "Baerendall" im dritten Band von John Dornedens Reihe CRASH, Abstürze und Notlandungen von alliierten und deutschen Flugzeugen in Luxemburg 1940-1945 erscheinen wird. Trotzdem gab er uns die freundliche Erlaubnis schon jetzt diesen Beitrag abdruckend. Ihm sei an dieser Stelle recht herzlich gedankt. Durch das Foto der Jugend aus Roodt auf dem Flugzeugwrack, das wir einer Familie aus Roodt zu verdanken haben, konnten wir ihm als Geschichtsfreunde der Gemeinde Ell in seinen Nachforschungen weiterhelfen. Gleichzeitig fügte sich somit wieder ein Puzzleteil in das Geschichtsbild der Gemeinde Ell. Wenn noch jemand Informationen, Fotos oder gar Teile eines der abgestürzten Flugzeuge zu Hause aufbewahrt, so kann er sich direkt an John Dorneden wenden. Er würde sich freuen, und die neuen Erkenntnisse fänden Eintrag in seinem nächsten Band. (dorneden@pt.lu oder 621259469).