

Thonon les Bains 22 April 2002

Dear Mr Jones,

I was able to get your address thanks to Mr Russel Strong's help. But first let me introduce myself . My name is Michel Michoud . I was born in 1948 in Feternes, near the place where you landed in 1944. The story of your landing and the remains of the plane fascinated me as a young boy and I have had a strong interest in military aircraft ever since. Over the years I managed to collect many pieces of your plane that had ended up in the neighbouring farms and in the hands of many collectors.

Thanks to my neighbour who is fluent in English (I don't speak English myself) I have been able to get into contact with Mr Strong on the Internet.

Next year there will be an aircraft meeting in our area in July 2003. In the frame of this event we would like to do something to commemorate your landing in Feternes. We might even have a B 17 fly over the area. This is why I'm trying to gather as much information as I can about the crew. Mr Strong has also given me the addresses of Robert A Price and Woodie M Rose. I intend to contact them later on.

We would like to know what happened to you after your escape through Switzerland. The memory of your landing is still alive in many people's minds in the area of Feternes.

We hope you will accept to tell us more about yourself and the other members of the crew.

Here is my mailing address:

Michel Michoud
46 Chemin des Marmottes
74200 Thonon les Bains (France)

My translator is Mrs Lily Moreau

Here is her e-mail lily.moreau@wanadoo.fr

A book has been written about all the crews that managed to escape through Switzerland. I enclose a photocopy of the pages concerning your plane.

We are looking forward to hearing from you



Fred G. Jones

10/21/80
404/761-5318

Oxygen shot out at 29,700
w/ly flak
#1 & #2

lost #3

Jones & Griffiths left Swift
to France, got to American forces
in south of France.

Oct 23, 1903

Russell A Strong
53 23 Cheval Place
Charlotte, N.C. 28205

Have tried to contact you at
number on card, but operator keeps
cutting me off.

To best of my knowledge the names
of crew in picture is as follows

Front Row left to Right - ^{Woodie bt} Rose, ^{Arthur xg} Flores, ^{Robt EB} Stalnekey
Back Row left to Right - Jones Griffiths Weaver Price Hammerskey Katz ^{Milton wq}
Fred GP ^{John e} ^{Chas H} ^{Robt N ro} ^{Cliff Ford} ^{R CP}

J. L. Jones

May 20, 2002

To Russell A Strong Sect.
306th Bomb Group Assoc.
5323 Cheval Place
Charlotte, N.C. 28205

Ref your letter of 19 April 2002

I have been in contact with M. Michoud.

Inclosed for you information and 306th files
are copies of correspondence and information
from M Michoud.

Fred H. Jones
Maj USAF Ret.

puis il faut détacher les douze boulons du cerclage de rotation... Inutile de récupérer le viseur K-4... La sphère disparaît avec un bruit de cloche au contact du coupe-tir extérieur... Avalée par les nuages on ne saura jamais où elle se fracasse. Dans le lac Léman peut-être...?

Pourquoi le quadrimoteur aboutit-il là plutôt que sur le Jura neuchâtelois demeure incertain¹. Ayant peut-être dérivé au-dessus de la couche ou bien Jones n'ayant pas voulu descendre sans visibilité trop près d'un relief enrobé de nébulosités, l'avion perce en tous cas les nuages vers Rolle. Peut-être les Américains confondent-ils à présent le Léman avec le lac de Constance². Ils estimeraient ainsi que la Suisse neutre serait ces collines dégagées et ensoleillées au sud du plan d'eau. Là, c'est en réalité la Haute-Savoie théoriquement encore sous domination allemande même si ses montagnes recèlent de nombreux maquis auxquels l'occupant ne se frotte plus guère...

ÉPISODE 14/6

Posés à 18 kilomètres de la Suisse!

Equipage JONES, 306 BGp	Abattu:	En Suisse:	Hors Suisse:
2.Lt Fred JONES	16.07.1944	17/18.07.44	24.08.1944
2.Lt Clifford HAMMERSLEY	idem	idem	13.09.1944
2.Lt Charles WEAVER	idem	idem	idem
2.Lt Robert STALNAKER	idem	idem	4.10.1944
Sgt John GRIFFITHS	idem	idem	24.08.1944
Sgt Robert PRICE	idem	idem	2.09.1944
S/Sgt Woodie ROSE	idem	idem	13.09.1944
Sgt Milton KATZ	idem	idem	avec Price
Sgt Arthur FLORES	idem	idem	16.09.1944

Le seul épisode où apparaissent des évadeurs provenant (presque) de Suisse romande concerne l'équipage au grand complet du 2.Lt Fred JONES.

Ils sont neuf aviateurs qui, très tôt le 16 juillet 1944, décollent de Thurleigh à bord du B-17G 42-107163. Neuf hommes parmi les 9800 qui dans 1087 quadrimoteurs s'en vont ce dimanche loin en Allemagne méridionale. Leurs cibles: les usines BMW de moteurs d'avions à Munich-Allach, tout près du sinistre

²Les deux quadrimoteurs US qui font un atterrissage forcé en Suisse ce jour-là proviennent de bases méditerranéennes.

ÉPISODE 14/6

Posés à 18 kilomètres de la Suisse!

Équipage JONES, 306 BGp	Abattu :	En Suisse :	Hors Suisse :
2.Lt Fred JONES	16.07.1944	17/18.07.44	24.08.1944
2.Lt Clifford HAMMERSLEY	idem	idem	13.09.1944
2.Lt Charles WEAVER	idem	idem	idem
2.Lt Robert STALNAKER	idem	idem	4.10.1944
Sgt John GRIFFITHS	idem	idem	24.08.1944
Sgt Robert PRICE	idem	idem	2.09.1944
S/Sgt Woodie ROSE	idem	idem	13.09.1944
Sgt Milton KATZ	idem	idem	avec Price
Sgt Arthur FLORES	idem	idem	16.09.1944

Le seul épisode où apparaissent des évadeurs provenant (presque) de Suisse romande concerne l'équipage au grand complet du 2.Lt Fred JONES.

Ils sont neuf aviateurs qui, très tôt le 16 juillet 1944, décollent de Thurleigh à bord du B-17G 42-107163. Neuf hommes parmi les 9800 qui dans 1087 quadrimoteurs s'en vont ce dimanche loin en Allemagne méridionale. Leurs cibles: les usines BMW de moteurs d'avions à Munich-Allach, tout près du sinistre

²Les deux quadrimoteurs US qui font un atterrissage forcé en Suisse ce jour-là proviennent de bases méditerranéennes.

May 16, 2002

Michel Michoud

Thank you for your letter. First let me express my thanks to the people in the area of Feternes for the help they provided to me and my crew to escape into Switzerland.

We crossed the Swiss border on July 18, 1944 and were sent to a receiving station. We were then sent to an Internment Hotel Bad und Kurhaus Lustorf.

On August 24, 1944, Sgt John Griffiths and I, decided to leave Switzerland. The rest of the crew decided to stay in Switzerland. We crossed into France near the village of Le Pellany. With the assistance of many French people we proceeded south and met the American troops at St. Julian. From there we were sent back to England and then on to the U.S.

I have had no further contact with any of the crew since then.

As for myself, I served in other duties in the Air Force in the U.S. In 1946 I was assigned to the Occupation Forces in Germany. I participated in the Berlin Air Lift. In 1948 I was reassigned to the U.S. where I performed many duties in the Air Force. In 1951 I was again assigned to duty in Germany. In 1955 I was reassigned to the U.S. and served until Sept 1961 when I retired from the Air Force.

I hope this information is sufficient for
your needs.

Again, thanks to the people of Faternes for
the assistance they gave in helping us to Switzerland
and thank you for the information and Photo of
my Aircraft.

Fred Jones
Maj U. S. A. F. Retired

camp de concentration de Dachau. Et aussi l'aérodrome de Munich-Riem, la ville d'Augsbourg, celle de Stuttgart, les triages ferroviaires de Saarbrücken. En principe tout cela. Dans la réalité la météo perturbe encore le raid: Munich attaquée pour la quatrième fois en six jours, ne reçoit «que» 492 des 890 tonnes que la 8^e USAAF lui destinait.

Livrée argent

Onze *Fortresses* ne retournent pas en Angleterre. Y comprise la «163» de Jones. C'est un avion d'apparence neuve, tout d'argent vêtu, dépourvu de peinture de camouflage comme tous les Boeing sortis sous licence d'usines Douglas. Même les lettres d'identification manquent sur ses flancs car le Groupe 306 auquel elle appartient ne prend même plus la peine de les orner ainsi. Comme marques il ne reste à l'avion que sa lettre individuelle V et celle du Groupe: un H blanc sur triangle noir.

On voit Jones pour la dernière fois à 9 h 40 juste après le Point Initial de la course de bombardement. La visibilité est mauvaise autour de Munich et sept dixièmes de nuages s'interposent devant l'armada qui se met en montée pour les surplomber. Jones choisit de virer à droite. Il disparaît en arrière, en vol bien contrôlé. Que se passe-t-il à bord?

Certes le navigateur Charles WEAVER souffre de troubles intestinaux... mais c'est la flak qui entraîne le demi-tour. On n'a rien vu, rien entendu: sinon un cliquetis de billes dans un seau de fer. Par l'intercom, Jones a procédé au contrôle de sécurité: aucun de ses huit aviateurs n'a rapporté de dégâts ou blessures. Puis d'un coup, devant le copilote Clifford HAMMERSLEY, l'indicateur de pression d'huile du moteur 1 fait bande à part... bientôt suivi par celui de la température qui monte en sens inverse. Et cela au moment où en charge on tente de grimper raide avec la formation! Hélice en drapeau ou pas...? Rester en formation ou pas...? D'abord se battre avec les commandes pour garder sa place malgré l'instabilité atmosphérique, malgré les turbulences de douzaines de sillages... Conciliabule tendu entre pilotes... Gorges sèches... Voix feutrées dans le groin humide des masques à oxygène... On largue! Depuis le nez le bombardier Robert STALNAKER ouvre les portes de soute, libère les trois mille livres de bombes. Soubresaut. La *Fortresse* allégée regagne un peu d'espace. Pas assez...

Derrière, des deux côtés, d'autres B-17 surgissent, fantomatiques dans les voiles de cirro-stratus torturés... Et voici qu'une quasi-collision libère des bouffées d'adrénaline... On ne tergiverse plus: dégagement à droite, hors formation, loin sous elle... Dans les nuages qui protégeront des rares chasseurs adverses encore opérationnels. Tout l'épisode n'a duré qu'une bonne minute... Weaver donne aux pilotes un cap de 280° qui devrait permettre de rentrer en Angleterre en isolés. Pourtant, dans les nuages la route ramène le B-17 verticale de Strasbourg dont la flak est notoirement active. Si active qu'elle endommage un second moteur, cause une fuite d'oxygène, lacère un parachute... Un autre parachute se déploie accidentellement dans l'avion. Plus question d'abandonner l'appareil...

Sur les Vosges on change de cap. Au 180° cette fois. Vers la Suisse. Sans doute faudra-t'il s'y poser sur le ventre, train rentré. Il est ainsi préférable que la tourelle de balle sous le fuselage ne puisse l'enfoncer et briser l'appareil. On décide de la larguer: Woodie ROSE son occupant attiré, s'affaire à la détacher, aidé du sabord Milton KATZ. Frénétiquement on pivote manuellement la grosse boule, armes pointées en bas... Au marteau, les crochets de sécurité sont détruits... On a le temps de déconnecter les arrivées électriques et à oxygène