

**LE 24 JUIN 1944 UN MITCHELL II HOLLANDAIS SE CRASH PRES D'HEUDELIMONT**



*Une belle rencontre avec Mme et M. Van der Hoeven sur le lieu du crash.*

LE 24 JUIN 1944  
UN MITCHELL II DU SQUADRON 320 HOLLANDAIS  
SE CRASH PRES D'HEUDELIMONT  
Objectif: Château d'ANSENNES.



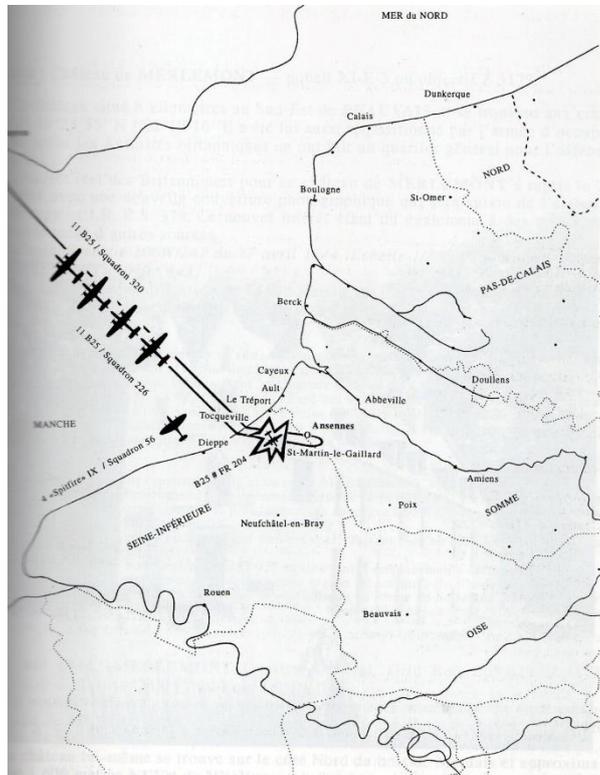
*Coll. Ducastelle P.*

*Bouillancourt-en-Séry – Château d'Ansenne*

*Bouillancourt-en-Séry - Château d'Ansenne.*



**L'équipage du Mitchell II FR204 - codé NO-S. /Pilote: F/O Alfonso J. Loohuizen, Copilote: F/O Joost Sluis, Radio/Mitrailleur: Sgt Julius A.M.A. Hielckert, Mitrailleur: Cpl Henri J. Keppler. / (source: Laurent VITON)**

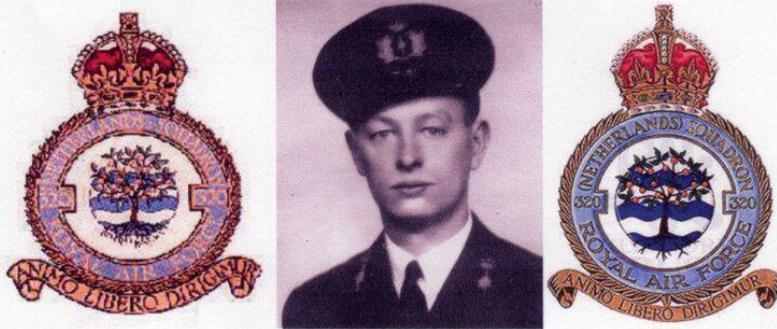


**Le trajet des bombardiers du Squadron 320 (Netherlands R.A.F.) et Squadron 226 (R.A.F.) attaquant le château d'Annesnes le samedi 24 juin 1944 dans la soirée. Copilote/Observateur: F/O Joost Sluis.**

## Joost Sluis - observateur de la RAF décédé en France 1944

Joost Sluis (Chicago 23-01-1917 – Saint-Martin le Gaillard 24-06-1944)

Lieutenant RAF 320ème escadron néerlandais.



Joost Sluis est né le 23 janvier 1917 à Chicago, Illinois, États-Unis d'Amérique. Il était le quatrième enfant de la famille de Jacob et Maritje Sluis. Jacob Sluis<sup>1</sup> (Enkhuizen 29-06-1888 – Haarlem 22-07-1952) est issu d'une famille d'horticulteurs et de commerçants de semences de Frise occidentale<sup>2</sup>. De 1934 à 1936, Joost étudie l'économie à l'Université Municipale d'Amsterdam, où il obtient sa licence<sup>3</sup>. Il doit ensuite travailler pour l'entreprise de son père. Il rend visite à toutes sortes de fournisseurs de semences aux États-Unis. En 1938, il fut appelé à effectuer son service militaire<sup>4</sup>. Il suit une formation d'officier à Kampen- Pays-Bas du 8 septembre 1938 à 1940. Après un problème d'héritage Joost et son frère Willem ont été expulsés de l'entreprise Gebroeders Sluis à Enkhuizen. Grâce à leur héritage, ils purent reprendre la société Zwaan & Co à Delft en mai 1940<sup>5</sup>.

### Échapper

En 1941, Joost et ses amis Rian Collée, De Boer et Ter Huystee décident de s'enfuir en Grande-Bretagne. Dans le rapport rédigé par Joost sur son voyage clandestin vers le territoire libre, il note ce qui suit à son arrivée à Londres<sup>6</sup>: «Après 2 tentatives infructueuses, nous avons tenté de rejoindre l'Angleterre en bateau avec deux amis (De Boer et Ter Huystee) et 9 des connaissances. Nous avons acheté à cet effet un sloop de la Holland-America Line et l'avions immatriculé comme bateau de pêche à Vlaardingen. L'un de nous s'installe ensuite à Vlaardingen pour s'y installer comme «pêcheur». Nous avons réussi à obtenir un permis de pêche pour le Botlek et le Brielsche Maas jusqu'au Brielsche Gat. Après notre embarquement le 3 juin 1941, le bateau fut attaqué dans la nuit du 3 au 4 juin par un détachement de la Maréchaussée prévenu par un veilleur de nuit, qui le soupçonnait de contrebande. Nous avons ensuite été emmenés prisonniers au commissariat de Vlaardingen, où nous avons été interrogés. Avec la grande coopération du Commissaire en chef, M. Kramer, nous avons été de nouveau libérés le 4 juin 1941. Immédiatement après, nous (Joost et Rian) avons décidé d'aller à Lisbonne via la Suisse avec deux amis. Dans la nuit du 5 au 6 juin, nous avons traversé clandestinement la frontière néerlandais-belge avec l'aide du douanier néerlandais Pijnenburg. Grâce à l'aide de Monsieur P. Sluis à Anvers et du Révérent Maaskant à Bruxelles, nous avons obtenu diverses adresses en Belgique et en France occupée. Après avoir traversé la frontière belgo-française en clandestin, nous nous sommes ensuite rendus à Amiens, où nous avons été descendus du train par une patrouille allemande. Cependant, sous prétexte d'être des travailleurs hollandais travaillant en France, nous avons réussi à nous libérer et avons ensuite voyagé via Valenciennes, Hirson, Nancy, Epinal, Belfort, Montbéliard jusqu'à la frontière de la France occupée et de la Suisse. Le franchissement de cette frontière était associé à des difficultés dues à la présence de puissants gardes allemands et de patrouilles canines. Après une poursuite nocturne menée par ces Allemands, nous avons réussi à atteindre la Suisse, mais nos deux amis - peut-être De Boer et Ter Huystee - ont été capturés. Nous nous sommes ensuite

<sup>1</sup> Voir: Sluis, S.J.; "Het Westfries geslacht Sluis"; Heiloo 1994; livret de famille; ISBN9064551901 ; p. 285-292.

[http://www.onderscheidingen.nl/decorandi/wo2/dec\\_s05.html](http://www.onderscheidingen.nl/decorandi/wo2/dec_s05.html) <https://oorlogsgravenstichting.nl/assets/data/post/0141906/b4c60647aee04c12edf2f8caa0d98402.pdf?v=1>

<sup>2</sup> 574 NV Sluis en Groot's Koninklijke Zaaideelt en Zaadhandel te Enkh... (Noord-Hollands Archief) - Noord-Hollands Archief

<sup>3</sup> Octobre 1934 - 1938 Étude UvA (examen de candidat probablement réussi) ;

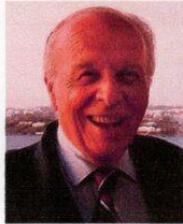
<https://archieff.amsterdam/inventarissen/details/30114/keywords/examenregisters/withscans/0/start/0/limit/10/limit/5>.

<sup>4</sup> <https://noord-hollandsarchief.nl/bronnen/archieven?mivast=236&miadr=236&mizig=100&miview=tbl&milang=nl&micols=1&mip1=sluis&mip3=joost&mip5=enkhuizen7mibj=1900&miej=1950>

<sup>5</sup> « Rolkaarten van de civiele zittingen, 1940-1949 » ; archives du tribunal de grande instance d'Alkmaar, 1940-1949 (accès 485)I

<sup>6</sup> Archives Ministère de la Guerre // 13.2.71 // Inv n° 194 // Description du voyage J. Sluis et J.M.A. Collee

rendus à la légation néerlandaise à Berne le 11 juin 1941, où nous avons fourni toutes les informations possibles sur les Pays-Bas occupés. Cependant, ils n'ont pas pu nous aider à nous rendre à Lisbonne. Nous sommes ensuite partis clandestinement vers la France non occupée le 16 juin et sommes arrivés à la frontière espagnole le 18 juin. Cependant, il s'est avéré impossible de s'échapper en Espagne sans se faire remarquer. Nous avons alors décidé d'essayer de rejoindre Gibraltar depuis Marseille et avons effectivement trouvé un moyen qui demandait cependant plus d'argent que nous n'en avions à l'époque. Nous sommes retournés en Suisse pour l'obtenir. Nous avons été informés à la délégation que c'était le premier plan réalisable qui y était présenté. Comme l'apport d'argent par la délégation néerlandaise prendrait beaucoup de temps, nous avons nous-mêmes emprunté de l'argent à une connaissance aux États-Unis, qui nous l'a envoyé par la voie diplomatique. Mais entre-temps, nous avons été mis en contact par l'attaché militaire à Berne avec le consul britannique à Genève, qui nous a ouvert la possibilité d'obtenir de manière accélérée des visas de transit pour la France, l'Espagne et le Portugal».



Baron Guup Krayenhoff

Entre-temps, Joost et son ami Rian Collée avaient rencontré le baron Guup Krayenhoff<sup>7</sup>. Ce dernier étudiait à Genève et venait de terminer ses examens finaux. Guup décide de ne pas retourner aux Pays-Bas, mais souhaite participer activement à la résistance. «Dans ce contexte, nous avons abandonné le projet de quitter Marseille. Après avoir effectivement obtenu les visas mentionnés ci-dessus, nous (Joost, Rian et Guup Krayenhoff) avons quitté Genève le 22 octobre et arrivions le 26 octobre 1941 à Lisbonne. Le 5 novembre, nous avons quitté Lisbonne pour Gibraltar et sommes finalement arrivés en Angleterre le 4 janvier 1942». Selon le propre rapport de Joost, rédigé à Londres.

### RAF 320ème escadron néerlandais

Extrait d'un entretien avec Krayenhoff<sup>8</sup>: «Joost Sluis, Rian Collée et moi avons rapidement rejoint la R.A.F. (Royal Air Force). Nous avons reçu notre formation de pilote au Canada à partir de mai 1942. Joost a finalement été rejeté comme pilote, probablement à cause de ses problèmes oculaires. Il suit ensuite une formation d'observateur à Jackson, dans le Mississippi<sup>9</sup>. Joost a reçu son brevet militaire le 6 août 1943. Joost et Rian ont été affectés au 320ème escadron. Joost a été nommé premier lieutenant de réserve «observateur» dans l'aviation militaire. En tant qu'«observateur» à bord d'un bombardier, il est responsable de la trajectoire de l'avion et du moment du largage de la bombe. Joost suit ensuite une formation opérationnelle complémentaire de 3 mois à la R.A.F. à Finmere. Début 1944, il rejoint finalement le 320e Escadron à Dunsfold (sud-ouest de Londres)». Les avions Hudson y avaient été récemment remplacés par des B-25 Mitchell<sup>10</sup>.

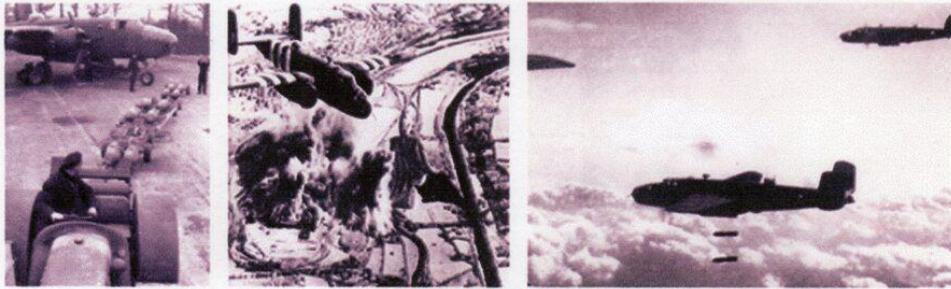
<sup>7</sup> Baron Guup Krayenhoff (Utrecht, 11 juillet 1922 - Wassenaar, 20 janvier 2011) - de 1957 à 1972, il fut directeur de la société pharmaceutique Organon. En partie grâce à ses efforts, le Koninklijke Zout Organon et l'Algemeen Kunstzijde Unie ont fusionné pour former Akzo. Il devient directeur puis directeur de surveillance chez Akzo. [https://nl.wikipedia.org/wiki/Guup\\_Krayenhoff](https://nl.wikipedia.org/wiki/Guup_Krayenhoff)

<sup>8</sup> Conversation avec Guup Krayenhoff, publiée par Simon et Margriet Sluis le 15 mars 1994 dans : Sluis, S.J. ; « La famille frise occidentale de Sluis » ; Heiloo 1994; familieboek; ISBN 9064551901; p. 287. (bewerkt door Lucas van der Hoeven 05-05-2023)

<sup>9</sup> De Royal Netherlands Military Flying-School était une école de pilotage durant la période de 8 mei 1942 - 15 februari 1944 à Jackson Army Airfield près de Jackson, Mississippi, où le personnel au sol et volant de l'armée de l'air royale néerlandaise : Koninklijke Luchtmacht, de l'aviation militaire de l'armée royale des Indes néerlandaises : Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger et du service de l'aviation navale : Marine Luchtvaartdienst a été formé pendant la Seconde Guerre mondiale. [https://nl.wikipedia.org/wiki/Royal\\_Netherlands\\_Military\\_Flying\\_School#1944](https://nl.wikipedia.org/wiki/Royal_Netherlands_Military_Flying_School#1944).

<sup>10</sup> <https://dunsfoldairfield.org/b25-mitchell>

- The RAF received 900 B-25 Mitchells. They entered active RAF service on 22 January 1943. At first, it was used to bomb targets in occupied Europe. After the Normandy invasion, the RAF and France used Mitchells in support of the Allies in Europe - [https://en.wikipedia.org/wiki/North\\_American\\_B-25\\_Mitchell](https://en.wikipedia.org/wiki/North_American_B-25_Mitchell).
- In June 1940, RAF 320ème escadron néerlandais had been formed from personnel formerly serving with the Royal Dutch Naval Air Service, who had escaped to England after the German occupation of the Netherlands. Equipped with various British aircraft, No. 320 Squadron flew antisubmarine patrols, convoy escort missions, and performed air-sea rescue duties.
- <https://www.youtube.com/watch?v=0ixVaY4rvZo&t=362s>  
Beaucoup de photos sur RAF 320ème escadron néerlandais voir : [https://beeldbank.nimh.nl/foto-s/?q=squadron%20320&fq%5B%5D=search\\_s\\_mediatype:%22Foto%27s%22&mode=gallery&view=horizontal](https://beeldbank.nimh.nl/foto-s/?q=squadron%20320&fq%5B%5D=search_s_mediatype:%22Foto%27s%22&mode=gallery&view=horizontal).



Mitchell B-25 in acties

Le 18 avril 1944, la 139e Escadre, et donc le 320ème Escadron, reçut la visite inattendue du plus haut commandant des forces alliées, le général Dwight D. Eisenhower. Extrait de son discours: «L'aviation alliée a déjà infligé de violents coups aux Allemands, et vous en êtes responsable pour une part importante. Mais ce n'est pas assez. Il y en aura d'autres à venir, où votre engagement sera considéré de la plus haute importance, un engagement qui exigera de vous encore plus que ce qui a été fait jusqu'à présent, et qui ne se fera malheureusement pas sans pertes.... Parce qu'il nous reste encore beaucoup de chemin à parcourir avant que l'objectif final ne soit en vue<sup>11</sup>». Le maréchal anglais Montgomery est également venu nous rendre visite : « En tant qu'homme de l'armée, j'ai appris à apprécier énormément l'armée de l'air. Ils sont indispensables dans le combat terrestre moderne et constituent en fait souvent le facteur décisif ».



la reine Wilhelmina et le prince Bernhard

Enfin le 12 juin 1944, la reine Wilhelmina et le prince Bernhard font leur apparition au 320ème escadron. Wilhelmina déclarait: «La bataille fait toujours rage sans pitié.... Mais il faudra encore un effort continu de la part de toutes les personnes impliquées, ainsi qu'un dévouement total à ce que nous devons tous avoir à cœur par-dessus tout, la libération de notre chère patrie et de nos territoires d'outre-mer<sup>12</sup>». En fin de compte, l'invasion de la Normandie le 6 juin a nécessité deux ans de planification méticuleuse. Le général américain Dwight D. Eisenhower a mené l'attaque. Il a décidé d'envoyer plus de 160.000 soldats, 12.000 avions et 7.000 navires de mer envahir une étendue de plage de 80 km. le long de la région normande de la côte française<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> [https://nimh-beeldbank.defensie.nl/foto-s/detail/a3e169d1-8c7b-dbad-a860-ffc0b8bad49a/media/63ca133a-e88f-d08d-c3d8-7640ce9563fb?mode=detail&view=horizontal&q=No.%20320%20\(Dutch\)%20Squadron,%20Royal%20Air%20Force&rows=1&page=3&fq%5B%5D=search\\_s\\_mediatype:%22Foto's%22](https://nimh-beeldbank.defensie.nl/foto-s/detail/a3e169d1-8c7b-dbad-a860-ffc0b8bad49a/media/63ca133a-e88f-d08d-c3d8-7640ce9563fb?mode=detail&view=horizontal&q=No.%20320%20(Dutch)%20Squadron,%20Royal%20Air%20Force&rows=1&page=3&fq%5B%5D=search_s_mediatype:%22Foto's%22).

<sup>12</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=4LaCeJSmAfA&t=7s> // RAF 320ème escadron néerlandais stationed at Dunsfold is host to Queen Wilhelmina. The Queen arrives in a fairly rare aircraft the De Havilland DH95 Flamingo.

• Photo de la visite du RAF 320ème escadron néerlandais. Le 12 juin 1944, la reine Wilhelmina et le prince Bernhard arrivèrent à la station RAF de Dunsfold avec le de Havilland DH.95 Flamingo (R2566) nommé « Lady of Glamis » du 24e Escadron de la RAF. Le groupe principal a été accueilli par le vice-maréchal de l'Air Basil E. Embry, commandant du 2e groupe (non visible) et à gauche par le commandant de la station, le capitaine de groupe L. Dunlop. [https://beeldbank.nimh.nl/foto-s/detail/710bde21-c76e-19c7-996f-ccf17438887d/media/bc7a39d0-b5c8-feb5-1d4d-345dd12b7ce0?mode=detail&view=horizontal&q=Dunsfold&rows=1&page=15&fq%5B%5D=search\\_s\\_mediatype:%22Foto%27s%22](https://beeldbank.nimh.nl/foto-s/detail/710bde21-c76e-19c7-996f-ccf17438887d/media/bc7a39d0-b5c8-feb5-1d4d-345dd12b7ce0?mode=detail&view=horizontal&q=Dunsfold&rows=1&page=15&fq%5B%5D=search_s_mediatype:%22Foto%27s%22).

<sup>13</sup> <https://www.nytimes.com/2024/01/02/world/europe/maureen-sweeney-dead.html>

Le jour J, le 6 juin 1944, 326 547 soldats sont déployés, dont environ 1 200 Néerlandais (= 0,37 %). Aalders ,G.; "Niets was wat het leek; prins Bernhard"; Boom; 2014; ISBN 9789461055293; p. 145.

### HET DRAMA VAN DE V-1

In Engeland is een rapport verschenen over de V1. Hieruit ontleent wij het volgende. In totaal hebben de D. 8000 vliegende bommen naar Engeland afgeschoten. Hiervan bereikten er 2300 het gebied van Londen. 70% daarvan werd neergeschoten. 9% kwam in de stad terecht. 21% viel, tengevolge van de afswaaiende buiten Londen neer. Het hoogtepunt van het fiasco was op 30 juni 1944, toen de D. 101 vl. bm. afgeschoten, waarvan er slechts 4 Londen bereikten. Voor de verdediging werden 2800 kanonnen, 2000 katalballons en een groot aantal jagers gebruikt. De jagers schoten 1900 vliegende bommen neer. 1 Ned. piloot schoten met hun Spitfires op 118 vliegende bommen neer. De katalballons haalden er 15% naar beneden. Dit alles zijn gemiddelde cijfers. In de laatste week, dat er vliegende bommen boven Engeland verschenen schoot de luchtafweer er 74% van neer. De helft van het bedieningspersoneel van het afweergeschut bestaat uit vrouwen. 92% van de slachtoffers viel in Londen. In het begin veroorzaakte iedere afgeschoten vliegende bom 1 slachtoffer. In de laatste weken veroorzaakten 3 afgeschoten vliegende bommen 1 slachtoffer. Bij het vernielen van de startbanen der vliegende bommen zijn 450 geall. vliegt met 2900 man vliegpersoneel verloren gegaan. Ruim 100.000 ton bommen werden op de startbanen afgeworpen. Door een speciale constructie van hun Heinkel 111 machine hebben de D. getracht vliegende bommen op de rug van een vliegmaschine naar Engeland te brengen en daar te laten vallen. Zij hebben het er met twee geprobeerd. De resultaten zijn echter gering en het risico is groot. De evacuatie van Londen is stopgezet.

**Le drame de V-1 installation dans le journal hollandaise 'de Vrije Gedachte' :06-09-1944<sup>14</sup>**

Les 16 et 17 juin, la nuit qui a suivi l'attaque massive des V-1 sur Londres, des bombardiers lourds britanniques ont effectué 315 sorties et largué près de 1.500 tonnes de bombes sur des sites majeurs et des dépôts d'approvisionnement présumés en France. La R.A.F. a maintenu ce rythme jusqu'à fin juin, près de 30% de tous ses vols avaient visé des cibles V-1 et largué plus de 15.900 tonnes de bombes. Par exemple, au cours des deux dernières semaines de juin, les bombardiers alliés ont largué près de 23.500 tonnes de bombes contre des cibles «Crossbow»<sup>15</sup>. La mission d'attaque du RAF 320ème escadron néerlandais du 24 juin 1944 faisait partie d'une offensive aérienne à grande échelle contre les V-1 et V-2, qui épargna la vie de nombreux Londoniens.



Entre-temps, ce qui suit s'est produit dans «la guerre aérienne dans le nord de la France»<sup>16</sup>. Selon les autorités anglaises, le deuxième quartier général allemand, responsable des positions V-1 dans la région, était situé au château d'Ansennes.



Le Château d'ANSENNES.

— 352 —

24.06.



<sup>14</sup> <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?coll=ddd&identifieer=ddd:010448179:mpeg21:a0013>

<sup>15</sup> Army Air Forces in World War II (archive.org).

<sup>16</sup> Ducellier, J.P. ; « Guerre aérienne dans le nord de la France 24 juin 1944 » ; Éditeur F. Paillart ; Abbeville, 2003. Imprimerie F. Paillart ; 86, chaussée Marcadé ; BP 30324 - 80103 Abbeville CEDEX ; tel. : 03 22 20 60 20 // E-MAIL : imp.paillart@wanadoo.fr ; p. 352 - 357 en bijlagen.

Des photographies aériennes du château avaient déjà été réalisées le 15 mars 1944 et le 1er mai il fut inscrit sur la liste des cibles potentielles. Le 21 juin, il a été déterminé que l'installation serait achevée à 90 % et a donc été sélectionnée pour une attaque le 24 juin<sup>17</sup>. L'heure du départ est fixée à 20h00 et l'attaque proprement dite a lieu à 20h25, avec 11 B-25 Mitchell du 320ème escadron et 12 B-25 Mitchell du 226e. Le 320ème vola à l'avant de la formation. Le bombardement a eu lieu à une altitude de 3.050 mètres, alors que la zone était protégée par un Spitfire IX. Peu après avoir atteint les côtes françaises, près de Tocqueville-sur-Eu, les défenses anti-aériennes allemandes (FLAK) entrent en action.

**1944-06-24 The Loss of Mitchell FR204 NO-S (Loohuizen)**

Crash site: between Baromesnil, 1.4173E/49.9810N, and St Rémy-Boscrocourt, 1.3695E/50.0159N, Seine-Maritime, France.

Crash cause: enemy Flak. Aircraft shot down by Flak on the way out after the bombardment, no survivors. Squadronmembers saw a direct hit in the port engine, after which the port wing broke off. The aircraft dived in, nobody was seen to jump out of the aircraft.



Left to right: H.J. Keppler, A.J. Loohuizen, the Observer, who has not yet been identified, and J.A.M.A. Hielckert Source: @St.M.V.P. 1939-50: Loohuizen crew IV.jpg

The crash site is often referred to as Château d'Arrenne. This was in fact the target, coordinates 1.3635E/49.5623N, about 20 km Southeast of the actual crash site.

**Gauche à droite : Keppler, Loohuizen, Ne pas identifier: Joost Sluis – observer( ?) et Hielckert**

Cette installation était située dans la région à l'est de Tocqueville-St Sulpice-sur-Yères et au sud de St Rémy-Boscrocourt. Dans un ciel bleu sans nuages, rempli de petits éclats d'obus noirs, une de ces grosses grenades de FLAK a soudainement explosé près du moteur gauche du bombardier du lieutenant Loohuizen. L'avion bimoteur a perdu l'équilibre et a quitté la formation, laissant une traînée de feu et de flammes, avec le hurlement sinistre d'un avion sinistré. Le B-25 Mitchell-II-B-25D-FR204 – NO-S se dirige vers l'est, avant de s'écraser. Tout est allé très vite. Personne ne pouvait rien faire.

Il n'y avait aucun parachute en vue. Quelques dizaines de secondes plus tard seulement, l'avion bimoteur explosait au sol dans une énorme explosion. Aucun des membres de l'équipage n'a eu l'occasion de sauter. Les quatre occupants ont dû être portés disparus, présumés tués après l'attaque. Il s'agissait du sous-officier pilote de deuxième classe A.J. Loohuizen, sous-officier observateur de deuxième classe J. Sluis, sergent mitrailleur d'avion J.A.M.A. Hielckert et le caporal mitrailleur H.J. Keppler. Ils furent tous tués sur le coup<sup>18</sup>. Les quatre aviateurs ont payé de leur vie en détruisant le chemin de fer. Parce qu'avant le crash, ils ont largué leurs dernières bombes sur les rails. L'avion atterrit à la sortie d'Heudelimont en direction de Saint-Sulpice, sur la gauche, à flanc de colline, près du bois des Coudres et de la Vallée Tournée. Tous les membres de l'équipage ont été tués. Leurs corps ont été récupérés par les forces d'occupation allemandes. Ils ont été emmenés dans une charrette jusqu'à la place de la mairie à un moment où tout le monde, y compris les enfants, en a été témoin. Ils furent inhumés au cimetière de St. Rémy-Boscrocourt. Un proche de l'un des membres de l'équipage contacta Edouard Hesse, officier de réserve. Il lui a demandé d'utiliser les restes de l'avion pour faire quatre croix pour le défunt. Cette tâche fut confiée à M. Adalbert. Après la guerre, leurs dépouilles ont été rapatriées aux Pays-Bas.

<sup>17</sup> [Op 24 juni 1944 stortte een nederlandse mitchell ii neer bij heudelimont - baromesnil \(canalblog.com\)](#).<sup>17</sup> Texte extrait de:

Geldhof, N.; "De operaties van 320 squadron"; Uitgeverij Geromy; p. 379 – 381 ISBN 9789067203968.

Geldhof, N.; Berg, van den G.J.; Boerman, L.; "Mitchell, Musquito, No. 320 squadron Royal Neth. Naval Service RAF 1942 – 1946"; Dutch Profile books, 2024; 76 p.; [www.dutchprofile.nl](http://www.dutchprofile.nl); ISBN 978-94-90092-50-4; p. 59 – 60.

<sup>18</sup> "mededelingen van de Marinestaf (MEDMS); Confidentieel"; GB110(2/60); afd. Krijgsgeschiedenis, groep I, pak HP, nr. 324; Bureau Maritieme Historie; Marinestaf; maart 1960; p. 168.



*Alphonso Julius Loohuizen (30-04-1917 Semarang - 24-06-1944 Château d'Ansenne, Fr.): Res.1e Lt.Vlg.Waarn*



*Julius Alphons Michel Andries Hielckert (28-12-1923 in Djember Ned. Indië - 24-06-1944 Château d'Ansenne, Fr.): Sergant Vltg.Telegrafist.<sup>19</sup>*



*Henri Johann Keppler (17-10-1926 in Negaga - 24-06-1944 Château d'Ansenne, Fr.) : schutter / Korpl.Vltg.Sch*

Poursuite de l'attaque A 20h26, les 22 autres appareils arrivent au château d'Ansennes. Ils larguèrent leurs 168 bombes de 500 livres à une altitude de 2.700 à 3.600 m. Quelque 9 appareils ont subi quelques dommages mais ont pu retourner en Grande-Bretagne, ainsi que les 6 Spitfire de l'escadron 56 qui les accompagnaient. Vers 20h55, les avions ont atterri dans les aéroports de la ville. Le rapport d'évaluation a montré que l'attaque a été qualifiée de « médiocre ». Aucun dommage n'a été constaté sur l'objet cible. Cependant, 60 bombes sont tombées à l'est et au sud-est de celui-ci. Cette observation a été faite sur la base d'images prises par un avion de reconnaissance photographique de la R.A.F. du 542nd Squadron le 25 juin 1944 à 14h45. La gendarmerie locale a également signalé qu'aucun dégât n'avait été causé et qu'il n'y avait pas eu de victimes locales.

Le 2 mai 1945, le 3.252e et dernier vol de guerre avec des Mitchells-B25 est effectué. À la suite de toutes les actions de combat de RAF 320ème escadron néerlandais au cours de cette guerre, 32%, quelque 206 pilotes de guerre sont morts. En outre, 27 autres soldats néerlandais sont morts au cours de leur éducation et de leur entraînement. Les 67 % restants, soit environ 617 personnes, ont survécu à la guerre.

**drs. Lucas van der Hoeven // 2024-04-05.**

<sup>19</sup> Loo, van, E.; 'Eenige Wakkere Jongens, Nederlandse oorlogsvliegers in de Britse luchtmacht 1940-1945'; Boom; Amsterdam; 2013; ISBN 9789461059260; p. 10 en p. 229.



*Vue aérienne prise en 1947.*

20 June	FR204-G	Loohuizen, A.J. SHIN, J. Hielokort, J. & M.A. Kuyper, H.J.	RAIROD.	19.14	-----	<p>Detailed to attack Château D'Ansenne. Results: Bomb seen to splinter target. Underburns and overburns. The last bomb of 1 exploded was seen approx 400 yds short of target giving Brown Grey smoke. A/C. "F" did not hit in part owing to ME275. No parachute. A/C. believed to strike ground ME275 area. A/C. "F" did not take off through Inter. Comm. failure. A/C. "F" has in part morden.</p> <p>Flak: Slight to moderate accurate heavy from area ME275. Moderate accurate heavy from west ME275. Moderate very accurate heavy flak following formation at 11,000 ft 4 miles out to sea. Weather conditions 1 BR cloud, visibility 15 to 20 miles, slight ground haze.</p>
---------	---------	---	---------	-------	-------	---

*(Source: Alexis Brument)*

#### 1944-06-24-Loss of Mitchell FR204 (Loohuizen)

Château d'Ansenne is not easy to find today. Author could not find a castle with that name. However, there is one and only one hamlet in France called Ansenne, about 20 km Southeast of the crash site, and in the outskirts of this hamlet there is only one castle.

<http://aircrewremembered.com>



*Mitchell du Squadron 320.*

- L'avion a été abattu par la flak . Un coup direct dans le moteur gauche, puis l'aile qui se brise. Les quatre hommes d'équipage, Hollandais, sont tués, ils seront inhumés au cimetière de St Rémy-Boscrocourt, leurs corps seront rapatriés en Hollande après la guerre.



**Lieu du crash. (source: Mr Jacques CAHON)**





Récits:

Le 24 juin 1944, un Mitchell II, du Squadron 320, s'écrase à la sortie d' Heudelimont en direction de Saint-Sulpice, à gauche, sur le flan du coteau, près du bois des Coudres et de la Vallée Tournée.

L'avion a été touché par la Flak lors de l'attaque du château d'Ansennes et d'un site de V1. A la suite d'un coup direct dans le moteur gauche, l'aile s'est brisée. Les quatre membres d'équipage, tous hollandais sont tués. Leurs corps, récupérés par l'occupant, sont amenés dans un chariot sur la place de la mairie et déchargés au croc, à une heure où tous peuvent assister à cette scène, y compris les enfants.

Les quatre aviateurs "paient pour la destruction de la voie ferrée: avant le crash, ils ont largué leur dernière bombes au-dessus des rails.



Le pilote: F/O Alfonso LOOHUIZEN, Copilote: F/O Joost SLUIS, Radio-mitrailleur: Sgt Julius HIELCKERT, Mitrailleur: Cpl Henri KEPPLER, son inhumés au cimetière de Saint-Rémy. Un hollandais, parent de l'un d'entre eux, contacte Edouard HESSE, officier de réserve et lui demande de faire réaliser, avec les débris de l'avion, quatre croix pour les sépultures. La tâche est confiée à Adalbert. Après la libération, les corps seront rapatriés en Hollande.

(source: Saint-Rémy-Boscrocourt Mémoire et vie du village Tome II - 1938/1950)

---

Attaque du château d'ANSENNES.

- Objectif: Château d'ANSENNES.

Le déroulement du raid.

Un avion du Squadron 320 (P) n'ayant pu décoller à cause d'ennuis d'interphone, seuls 11 B25 de cette formation prendront la direction du Nord de la France suivi de 12 B25 du Squadron 226.

L'entrée sur les côtes de France au niveau de Tocqueville-sur-Eu se fera sans incidents mais très vite, la DCA de gros calibre va ouvrir le feu.

Ce qui correspond à des tirs de DCA lourdes, modérée mais souvent considérée très précise dans la région Est de Tocqueville - St Sulpice-sur-Yères - Sud de St Rémy-Boscrocourt et l'irréparable va alors se produire.

Dans le ciel bleu sans nuages qui se constelle de ces terribles petits flocons noirs, soudain, l'un de ces gros obus de flak explose au niveau du moteur gauche de l'un des bombardiers.

Le bimoteur, brutalement déséquilibré, quitte soudain la formation... Laissant derrière lui une traînée de feu et de flammes, dans le hurlement sinistre de ces avions en perdition, le B25 "Mitchell II" poursuivant sa trajectoire vers l'Est, plonge alors vers le sol, totalement désespéré.

Tout s'est passé très vite. Personne n'a rien pu faire. Aucun parachute ne sera aperçu. Quelques dizaines de secondes encore et la-bas, au loin, le bimoteur va se désintégrer sur le sol de France dans une énorme déflagration. Personne n'a eu le temps de sauter en parachute.

Le bombardier qui vient d'être abattu par la DCA appartenait au Squadron 320 de la RAF. C'était le B25 Mitchell II FR204 - S - NO des forces néerlandaises de la Royal Air Force.

Quatre hommes d'équipage se trouvaient à bord.

Pilote: Lt A.J. Loohuizen.

Navigateur: Lt J. Sluis.

Opérateur/radio/mitrailleur: Sgt Hielckert.

Mitrailleur: Cpl H.J. Kepler.

Le bombardier du Squadron 320 a été vu être atteint par cet obus de flak à la position M 39 75 (Grid Ref) ce qui correspond à une position située juste à l'Est de la route du Tréport à Dieppe au Nord du village d'Assigny. Le lieu de son crash sera estimé se situer à M 45 75. En fait le bombardier s'écrasera sur le territoire de la commune de St Martin-le-Gaillard.

Si les tirs de DCA, modérés mais précis, semblaient venir d'un petit bois situé à M 47 72, dans la réalité le tir de ces canons de gros calibre vont poursuivre un certain temps la formation des bimoteurs qui volent alors à environ 3300 mètres d'altitude.

Sous l'impact de l'obus, plusieurs pièces de métal du B25 FR204 ont volé au loin atteignant le B25 Mitchell II - J - NO de ce même Squadron 320 au niveau de son aile gauche. Sous le choc et par réflexe, l'officier de bombardement de ce B25 a largué ses 8 bombes de 500 livres inertes.

(source: LA GUERRE AERIENNE DANS LE NORD DE LA FRANCE - Jean-Pierre DUCELLIER - Editeur: F. PAILLART - Abbeville)



*Visite de Mme et M. Van der Hoeven, Mme de Monclin.*



**M. et Mme Van der Hoeven, Mme de Monclin, ??, Dominique Roujou, Alain Gréboval (Porte-drapeau et adjoint au maire de St Rémy-Boscrocourt ??, Dominique Gréboval.**



**Visite d'un des hôpitaux allemand.**  
**M. Alain Gréboval, M. et Mme Van der Hoeven, M. et Mme de Gromard, Mme Dominique Gréboval.**



*Mme et M. Van der Hoeven très heureux de retrouver le lieu du crash de l'avion de leur oncle.*



Heureusement que la mission du 24 juin 1944 du Squadron 320 a échoué pour éviter la destruction du superbe château d'Ansennes de Mme de MONCLIN à Bouillencourt-en-Séry.  
(collection: Ducastelle Philippe)