

gesproken. Begrijpelijk, gezien de traumatische aanblik van de gevolgen, waarbij natuurlijk ook niet voorbij kan worden gegaan aan het feit dat deze gebeurtenis in de schaduw staat van de gevolgen die de bevrijding van Walcheren met zich meebracht. Dat men toch meewerkte aan het onderzoek laat ons zien dat het vastleggen van deze herinnering belangrijk wordt gevonden voor het nageslacht, zowel hier in de huidige Oostkapelse gemeenschap als voor de families van de omgekomen vliegeniers duizenden kilometers verderop, waarmee deze gebeurtenis en de slachtoffers, die vielen voor onze vrijheid, niet vergeten raken.

In de navolgende beschrijving is geprobeerd een zo compleet mogelijk beeld te schetsen van het verloop van de missie van twee Engelse bommenwerpers tijdens de Tweede Wereldoorlog, met rampzalige afloop voor de hoofdrolspelers, de bemanning van beide toestellen. De nadruk van het verhaal ligt bij het toestel dat bij Oostkapelle is neergestort en later is geregistreerd onder nummer 199 in de database van de stichting 'Wings to Victory'.

Daarnaast wordt er een beeld geschetst van betrokkenen en hun verband en/of achtergrond bij deze gebeurtenis.

Oostkapelle 2017

Het neergestorte vliegtuig bij Groot Middenhof te Oostkapelle

Het was even voor één uur 's middags op een bewolkte en kille novemberdag toen een vliegtuig met luid geraas laag tussen de boerderij Groot Middenhof en de buitenplaats Ipenoord door vloog. (1) Het toestel raakte met een vleugel de boomkruinen bij de buitenplaats en stortte even verderop neer in een weiland achter de boerderij. (2) De schoolkinderen die in de oorlogsjaren schoolgingen in het gebouw van de buitenplaats Ipenoord waren nog veelal buiten aan het spelen in afwachting van de middaglessen. Veel van de jongsten waren al binnen en werden door de leerkracht opgevangen. De anderen gingen kijken naar de plaats waar het vliegtuig was neergekomen.

Vanaf de **R.A.F. vliegbasis Marham** in Engeland, gelegen westelijk van Norwich, waren die vrijdag de dertiende november 1942, twee Mosquito's, de DZ361 en de DZ320, van het 105e squadron even na twaalf uur opgestegen. Gloednieuw was het ene vliegtuig. Voor de eerste keer werd het ingezet voor een gevechtsmissie. (3) De vliegbasis Marham was tijdens de Eerste Wereldoorlog aangelegd voor nachtvluchten en patrouilles langs de kust van Engeland. Later kwamen daar acties boven het front in Europa bij. In de Tweede Wereldoorlog werd het vliegveld de uitvalsbasis van het 105e en het 139e squadron. Vanaf half oktober 1942 werden deze beide squadrons een Mosquito Trainings Unit. (4) Dubbeldekkers van het type Tiger Moth van de Havillandfabriek dienden als lestoestel voor elke piloot in opleiding om het vliegen onder de knie te krijgen. Daarna volgden andere toestellen, waaronder de Mosquito. Tijdens deze praktijktrainingen werd de bemanningen de tactiek van het formatie vliegen, het laagvliegend aanvallen en het maken van duikvluchten aangeleerd.



Een Mosquito op de vliegbasis tijdens het laden van de bommen.



De locatie van het vliegveld.

De piloten vlogen met de kort daarvoor nieuw ontwikkelde **Mosquito** B.Mk.IV van de Havillandfabriek. Een lichte, deels houten bommenwerper die nog maar een klein jaar in gebruik was. Sinds mei was het vliegtuig operationeel. Het had de Havillandfabriek de nodige moeite gekost om de Britse luchtmachttop te overtuigen van de voordelen van hun concept. De reden van de scepsis moet gezocht worden in het feit dat hout werd gezien als een achterhaald constructiemateriaal voor vliegtuigen. Maar dat pakte voor dit toestel anders uit. De romp en de vleugels van het toestel waren gemaakt uit houten spanten met daaromheen multiplex plaatwerk van elf mm dikte, wat een opmerkelijk stijve constructie opleverde. Het geheel was verlijmd en overtrokken met bekleding die geïmpregneerd en gelakt was in de camouflagekleuren groen en grijs. Het ontwerp was een ver doorontwikkeld concept met techniek gebaseerd op hout als constructiemateriaal gecombineerd met krachtige en voor die tijd moderne motoren. Veelzeggend was het feit dat slechts 130 kilogram aan metalen gietstukken en smeeddelen in het vliegtuig verwerkt was. Door de houten romp en vleugels werd veel gewicht bespaard ten opzichte van de modernere bouwmethode met aluminium, een metaal dat toen nieuw en voor de luchtvaart veelbelovend, maar nog lang niet uitontwikkeld was. De houten frameconstructie beperkte wel de mogelijkheid voor bewapening tot licht geschut. De positieve invloed van het lage gewicht was dat topsnelheid, wendbaarheid en klimvermogen ongeëvenaard waren. Het vliegtuig was dusdanig snel dat de luchtmachtbaas van de nazi's, Herman Goering, later verzuchtte: "In 1940 kon ik tot aan Glasgow vliegen in de meeste van mijn vliegtuigen, maar nu... Het maakt me woedend als ik de Mosquito zie. Ik word groen en geel van nijd. De Britten die zich aluminium beter kunnen veroorloven dan wij, laten door wat voor pianofabriek dan ook een prachtig houten vliegtuig in elkaar timmeren en geven het snelheid en verhogen die zelfs nog." (5) Daarmee gaf hij kernachtig weer wat voor een doordacht ontwerp dit vliegtuig had.