

Ondanks het achterhaalde bouw materiaal gebaseerd op een bestaand model passagiersvliegtuig van dezelfde Havillandfabriek uit het Engelse Hatfield zou het toestel de geschiedenis ingaan als de snelste jager van de Tweede Wereldoorlog. De korte periode van slechts elf maanden waarin de fabriek de gevraagde prototypes bouwde, haalde uiteindelijk de leiding van de Britse luchtmacht over het toestel een kans te geven. Het bleek nog andere voordelen te hebben. Hout was geen strategische grondstof en fabrieken gespecialiseerd in houtbewerking konden hun vakmanschap aanwenden voor productie voor de toch al overbelaste oorlogsindustrie. Het revolutionair snelle en lichte toestel kwam op het goede moment in dienst bij het 105e squadron. De piloten waren terug van een missie op Malta in september en oktober 1941. Daar waren zij ingezet tegen de vijandelijke schepen op de Middellandse Zee. Er waren met de verouderde Blenheim IV-toestellen zware verliezen geleden en de mannen waren moe en toe aan een morele opkikker. (6)

Na een winter van training en opleiding waren de vliegtuigen en de piloten van het 105e squadron sinds mei 1942 actief met missies in vijandelijk gebied. Met een raid op het hoofdkwartier van de Gestapo in Oslo op 25 september werd de naam van de Mosquito als precisiebommenwerper gevestigd bij het grote publiek. (7)

Op klaarlichte dag met grote snelheid laag vliegend aanvallen was de tactiek die men volgde, om daarna met het lichte en wendbare toestel de vijandelijke vliegtuigen ontwijkend terug te keren. Vooral havens en industriële bedrijven in Nederland en het noorden en westen van Duitsland waren het hoofddoel. (8)

Het beroep van **piloot** in een gevechtsvliegtuig stond hoog in aanzien. De opleiding tot vliegenier waar een sfeer van heldendom en vooruitgang rond hing, was dan ook een gewilde baan in het leger, niet verwonderlijk met nog vers in het collectieve geheugen de Eerste Wereldoorlog met zijn huiveringwekkende loopgraven in eindeloze modder en kou. Veel jonge mannen vanaf een leeftijd van achttien jaar meldden zich voor de opleiding, ook uit Australië en Canada, waar twee van de vier mannen vandaan kwamen. In het begin van WO II werden zij twee jaar lang opgeleid voor het beroep van vliegenier. Gedurende de oorlog werd dat ingekort tot een half jaar. De missie voor de twee toestellen op die bewuste vrijdag lag op het eiland Walcheren waar Vlissingen, meer precies een schip bij de scheepswerf 'De Schelde', het doelwit was. Gezien de locatie waar de aanval plaatsvond en de leeftijd van de piloten is het aannemelijk dat deze aanval op de Vlissingse haven, aan de kust van Walcheren, om een zogenaamde 'freshmen's target'-aanval ging. De mannen in het vliegtuig dat bij Oostkapelle neerkwam konden nog maar zeer kort hun opleiding voltooid hebben. Ze waren 21 en 22 jaar oud. De andere twee waren 25 en 26 jaar oud. De zogeheten 'freshmens targets'-aanvallen waren de eerste missies die jonge piloten moesten uitvoeren om gevechtservaring op te doen. Haveninstallaties en scheepswerven aan de Nederlandse kust werden in deze periode van de oorlog vaak voor dit doel gebruikt vanwege hun gemakkelijke bereikbaarheid vanuit Engeland. (9)

Het tegenoffensief in de lucht tegen de Duitse agressor begon in 1942 vol op stoom te komen.

Ook het **105e squadron** was daarin volop actief. Na de succesvolle aanval op het hoofdkwartier van de Gestapo in Oslo datzelfde najaar werd tijdens de bewuste novembermaand een grote aanval voorbereid door het 105e squadron. Het squadron was druk bezig met het oefenen voor de uitvoering van een aanval op Eindhoven. (10) Het betrof het bombardement van de fabrieken van Philips, een strategisch, industrieel doel dat op 6 december 1942 zwaar werd getroffen, waarbij honderdachtenveertig burgers het leven lieten. Veel leed onder de bevolking op de grond en grote materiële schade waren het gevolg. Maar ook in de lucht was het gevaar groot. In de amper twee en een halve maand tussen de bovengenoemde grotere operaties die de aandacht trokken stortten er eenentwintig Mosquito's van diverse squadrons neer: elf tijdens missie en tien door ongelukken van diverse soort. Daarvan waren er twaalf vliegtuigen van het 105e squadron. Acht stuks gingen verloren tijdens missie, twee tijdens oefenen, daarnaast een vermissing zonder spoor en een noodlanding op de thuisbasis Marham. (11) De vele verliezen onder de bemanningen oversteeg nog de verliezen die ze op Malta hadden geleden met de Blenheim IV-toestellen, de verouderde voorganger van de Mosquito. Het Duitse overwicht in de lucht en het overal opgestelde afweergeschut was zeker overdag amper te ontwijken. Ook zal de jonge leeftijd van de piloten en het wennen aan het laag en snel vliegen met het nieuwe toestel een rol hebben gespeeld. (12)

Ver voordat de twee vliegtuigen het Europese vasteland bereikten, werden zij al opgemerkt door de **Duitse luchtafweer**. Om 12.42 uur ving die geluiden op van naderende toestellen. De Duitse militairen waren nog niet vertrouwd met de nieuwe Mosquito-vliegtuigen en dachten eerst dat het om Blenheim IV- en Hampden toestellen ging. Het geschut was sinds de zomer overal langs de kust, in steeds groter getal, neergezet. Als onderdeel van de Atlantikwall was het geschut rond Vlissingen opgesteld ter verdediging tegen aanvallen op de haven en op de monding van de Westerschelde, de toegangspoort naar Antwerpen. Tegelijkertijd moest het de haven en de **scheepswerf 'De Schelde'** beschermen tegen aanvallen van de geallieerden. De werf en de haven van Vlissingen waren voor de R.A.F. een strategisch doel, omdat deze door de Duitse marine werden ingezet als ondersteuning op de route door het Kanaal. De Scheldewerf werd door de bezetter verplicht om bouw- en reparatiewerk uit te voeren voor de Duitse vloot. Tevens werd zij ingezet om werkzaamheden uit te voeren voor de bouw van de Atlantikwall, zoals het vervaardigen van staalconstructies voor de radarantennes, geschutstorens en dergelijke, die overal langs de kust opgesteld werden. Dat deze inzet voor de Wehrmacht met gemengde gevoelens onder het personeel gebeurde, mag duidelijk zijn. Enerzijds verdiende men eraan, maar anderzijds was, zacht uitgedrukt, niet iedereen het daarmee eens. Men had moeite om voldoende personeel te vinden en er was veel verloop onder de vakmensen. Velen verlieten de stad vanwege het gevaar van de bombardementen en de schade die deze aan de stad aanrichtten. Veel forenzen, van verder weg, hadden na het uitbreken van de oorlog ontslag genomen bij de werf. Men deed dat vaak uit economisch motief, omdat er elders meer te verdienen was met ander werk of met zwarte handel. Het kostte dan ook de grootste moeite om voldoende mensen te vinden voor de sterk toegenomen hoeveelheid werk. Gecombineerd met de al bestaande bedrijfscultuur zouden de activiteiten tijdens de bezettingstijd de verhoudingen binnen het bedrijf na de oorlog nog lang negatief beïnvloeden. (13)