

27.

Valkenburg ZH 5 dec. 1944

P-51 MUSTANG B

Berging okt. 1991

Start : 5 december 1944
Neergestort : 5 december 1944
Vliegtuig : P-51 Mustang
Type : B
Registratie : serienummer 10-NA-42-106695
Luchtvaartafdeling : 361st Fighter Group, 374st Fighter Squadron.
Code : B7-V
Basis : Little Walden van de USAAF/Hadstock - Engeland
Neergestort : Valkenburg , prov. Zuid-Holland
Oorzaak : Motorstoring

Bemanning : Pilot 2nd Lt. Denver Jeff Wood.
De piloot is gesprongen en krijgsgevangen gemaakt

Krijgsgevangenkamp: Dulag Luft West

Doel : Bombarderen grote steden Duitsland

In de vroege ochtend van 5 december vertrokken van hun bases in Engeland zo'n 550 bommenwerpers van de Amerikaanse luchtmacht (B-17's en B-24's), met als doel het bombarderen van enkele grote steden in Duitsland (o.a. Berlijn). De bommenwerpers werden geëscorteerd door ruim 800 Amerikaanse jagers (P-47's en P-51's). Van al die toestellen kwamen die dag 12 bommenwerpers niet terug. Het jagerescorte verloor 17 toestellen. Eén deze machines, een P-51 Mustang van de 361^{ste} Fighter Group, 374 Fighter Squadron, kwam neer in Valkenburg ZH.

Het was de dag van de St. Nicolaasviering in Nederland. De heer Kasten schreef die dag in zijn dagboek: "Goed weer. Vrij koud. Den geheelen dag jagers in de lucht. Het is vandaag de grote dag van St. Nicolaas. Echter geen feest. Er is geen suikergoed, boterletter of speculaas of iets anders te koop. Letterlijk niets meer te verkrijgen. In vele gezinnen is er gebrek aan alles. Kinderen ziet men op bloote voeten lopen wegens gemis van klompen of schoenen en kousen. Vanmorgen een Engelsche jager die motorpanne had neer zien storten. De piloot sprong eruit en ik zag hem vallen"

De USAAF 361st Fighter Group verloor die dag slechts één toestel, maar niet door toedoen van de Duitse jagers. Door motorstoring moest piloot 2nd. Lt. Denver Jeff Wood boven de Nederlandse kust de P-51 verlaten. Hij werd door de Duitsers krijgsgevangen gemaakt en bracht de rest van de oorlog door in het gevangenkamp Dulag-Luft West. Na de oorlog keerde hij terug naar de USA.

Berging

Een tip tijdens een expositie leverde een locatieonderzoek op naar de crash van een vliegtuig in Valkenburg, dat daar op 5 december 1944 zou zijn neergestort. Echter, de mensen die wij hebben gesproken, spraken over een Engels vliegtuig, want de piloot sprak Engels. Gegevens over het vermist zijn van een RAF gevechtstoestel op die datum in die omgeving ontbraken bij ons. Verder archiefonderzoek, met name in Amerika, leverde echter overtuigende gegevens op, dat een Amerikaanse jager in het kustgebied tussen Haarlem en Den Haag is neergestort en de piloot het toestel tijdig met de parachute heeft verlaten. Een toen 'Confidential' (geheim) stuk van de Flight Commander gaf dit aan. Nadere documenten bevestigden toen de gedachten. Een inspectie ter plaatse en het aantreffen van aluminium wrakstukken van Amerikaanse fabrikaat in de sloot, waar het toestel gedeeltelijk in is verdwenen, wees toen in de richting van de P-51 Mustang en niet van een Engelse Spitfire. De berging van de wrakrestanten en bewapening onderschreven uiteindelijk onze conclusie.

De restanten van de P-51 Mustang B7-V werden op 19/20 oktober 1991 geborgen door CRASH. Piloot Wood werd na een lange speurtocht in 1995 getraceerd en op de hoogte gebracht van ons onderzoek. Interessant feit is dat de cockpitrail gevonden werd met hierop 9 killmarkings in de vorm van 9 Duitse Swastika's. Het bleek te gaan om 7 'groundkills' en 2 'arialkills' maar tevens ontdekten wij dat het toestel op 5 december 1944 niet het toestel van Wood was. Hij had het voor die dag 'geleend' van Judd G. Vear, een andere piloot van het 374st Fighter Squadron.

De Amerikaanse P-51:

In april 1940 werd door de Engelse Royal Airforce (RAF) een verzoek voor een ontwerp van een nieuw lange afstand gevechtsvliegtuig ingediend bij de Amerikaanse vliegtuigproducent North American Aviation. De Amerikaanse type-aanduiding voor het toestel werd P-51. Maar de Engelsen gaven aan de vliegtuigen altijd een naam, gekozen werd voor Mustang. Het vliegtuig bleek over uitstekende gevechtseigenschappen te beschikken, iets wat de Amerikanen gauw erkenden. Zo ontstond een vliegtuig met een legendarische naam ; P-51 Mustang, een éénpersoons gevechtsvliegtuig. Er zijn in de loop van de oorlogsjaren diverse versies gebouwd met vele aanpassingen en verbeteringen om superieur te blijven. Want dat was het toestel.

In het geval van Denver Jeff Wood praten we over de Mustang P-51B. Dit vliegtuig was voorzien van een 1380 pk Packard V-1650-7 motor , nummer V-320278. (Dit is een in licentie gebouwde Rolls Royce Merlin 61). Kenmerkend voor het toestel was o.a. de zgn. Malcolm- bubble- hood ofwel een cockpitdak van het Engelse type, dat veel op de Engelse Spitfires werd toegepast. Dit verbeterde het zicht voor de piloot aanzienlijk. De bewapening bestond uit 6 machinegeweren 0,5 inch. type Browning MG 53-2 met 270 of 400 kogels per wapen. Het toestel van Wood was uitgerust met vleugelbevestigingen voor 2 stuks 500 kg bommen of extra brandstoftanks. Dit laatste is het geval geweest met de P-51 B Mustang, met serienummer 42-106695 en squadroncode B7-V (voor Victor) van het 374^{ste} Fighter Squadron, 361^{ste} Fighter Group, gestationeerd op de basis Little Walden van de USAAF die op 5 december 1944 is neergestort in Valkenburg.

Over deze Mustang kunnen wij nog het volgende vertellen; de P-51B-NA (NA staat voor de producent North American) is in de jaren 1942-1943 gebouwd in de fabriek bij Inglewood. In totaal 1988 stuks. Het toestel woog 11.800 Lbs. (ca. 5900 kg), had een spanwijdte 37 feet (ca. 11mtr. en 10cm), en een lengte van 32 feet, 3 inch. (ca. 9 mtr. en 68 cm.)

De taak van de P-51

Met de Mustang bleken de Geallieerden een machtig oorlogswapen in handen te hebben. Het toestel was snel, wendbaar, had een zware bewapening, was in staat 2 bommen mee te nemen voor aanvallen op gronddoelen, doch het bleek met extra brandstoftanks in staat de Amerikaanse bommenwerpers te escorteren naar Berlijn en terug. Voor de Amerikaanse Eight Air Force een welkome bescherming. De bommenwerpers bleken voor de Duitse jagers, vooral op missies diep in Duitsland zeer kwetsbaar.

Op het moment dat de Duitse legers Europa onder de voet hadden gelopen en de Luftwaffe de Slag om Engeland had verloren, schakelde de RAF langzamerhand over van verdediging naar aanval. Het bombarderen van de Engelse hoofdstad Londen maakte premier Winston Churchill woedend, hij beval de aanval op Berlijn. De RAF acties boven het continent waren gevaarlijk, de Luftwaffe had de overhand en maakte luchtaanvallen een hachelijke onderneming. Het Engelse Bomber Command beschikte slechts over middelzware tweemotorige bommenwerpers. De verliezen van zowel RAF Fighter- als Bomber Command was voor Engeland pijnlijk voelbaar. Dagaanvallen door onbeschermden bommenwerpers op Duitse doelen waren ware huzarenstukjes en een teken van Engelse onverschrokkenheid. Gedurende de eerste jaren van de oorlog werden doelen in Duitsland steeds alleen maar 's nachts gebombardeerd. De RAF ging er vanuit dat de duisternis meer bescherming zou bieden aan de bommenwerpers. Doch de Duitse luchtverdediging maar ook de Duitse nachtjagers waren zeer geduchte tegenstanders. De Duitsers verfijnden de nachtelijke opsporingsmethoden met radar- en zoekapparatuur zodat een getrainde Duitse nachtjagerbemanning de Engelse bommenwerpers weer een betrekkelijk eenvoudig doel werden. Maar ook de RAF verbeterde hun tactisch vermogen om in de nacht te vliegen en te bombarderen. RAF Bomber Command, later onder leiding van de befaamde Arthur "Butch" Harris is tot het einde van de oorlog actief gebleven.

Toen de Amerikanen betrokken raakten bij de oorlog in Europa, ontstond de strategie van 24-hours of round-the-clock bombing (dag- en nacht bombarderen). De Engelsen bleven dit 's nachts doen maar de Amerikaanse Luchtmacht was er van overtuigd dat je met zwaar bewapende en bepantserde bommenwerpers in grote formaties ook diep in Duitsland kon doordringen. Zij gingen uit van precieze bombardementen overdag in plaats van de nachtbombardementen op steden en industrieën dus grotere oppervlakten. Zo werd de druk op Duitsland opgevoerd, overdag de Amerikanen en 's nachts de Engelsen.

De Amerikanen bleken zich na een tijdje duidelijk vergist te hebben. De Duitse tegenstand was enorm, Duitse jagers hadden vrij spel om de bommenwerpers herhaaldelijk aan te vallen zonder te worden lastig gevallen. De bommenwerpers werden maar een gedeelte van de vlucht geëscorteerd. De Amerikaanse P-47 Thunderbolt en de Engelse Spitfire vervulden in eerste instantie de beschermingsrol en zouden het gevecht met de Duitse jagers aangaan wanneer deze de vloot bommenwerpers wilde aanvallen. Het vliegbereik van deze Geallieerde jagers bleek

beperkt en snel moesten de jagers terugkeren naar hun basis. Meestal werden dan op de terugweg allerlei gronddoelen bestookt maar dat was niet hun primaire taak. Duitse jagers wachtten het moment af dat de Thunderbolts of Spitfires terug keerden en vielen dan alsnog, bijna ongemoeid de bommenwerpers aan. De escortes hadden dus alleen effect bij doelen die heen en terug begeleid konden worden door de jagers.

Toen de P-51 Mustangs verschenen boven het Europese continent, bleken zij in samenwerking met de Thunderbolts en Spitfires in de eerste fase, en de P-51 in het laatste deel van de aanval, de bommenwerpers op hun gehele route veel meer bescherming te bieden. Duitse aanvallers werden nu onderschept door de Amerikaanse jagers voordat zij, als ze er doorkwamen, de bommenwerpers konden aanvallen. Hevige luchtgevechten speelden zich af boven de hoofden van de bevolking. Condensstrepen van de bommenwerpers verraden een enorme vloot richting Duitsland, daarom heen manoeuvreerden de jagers. 'Little Friends' (kleine vriendjes) werden zij door de bemanningen van de bommenwerpers genoemd.
