

10 oktober 1940

21 september 1944

14 januari 1945

1 februari 1945

13 maart 1945

Overige neergekomen vliegtuigen in Ruurlo

Naast de vier grote bommenwerpers die tijdens de oorlog in Ruurlo zijn neergestort of een noodlanding hebben gemaakt, zijn er nog een aantal kleinere vliegtuigen neergekomen. Zowel van Duitse als geallieerde zijde. Over deze crashes is veel minder bekend en ook moeilijk informatie te achterhalen, maar wat we boven tafel hebben kunnen krijgen is samengevat in onderstaand artikel.

Op **10 oktober 1940** stort er 's morgens vroeg om 7.45 uur in de Brinkmanshoek, bij Meulenveld aan de Karssenbargweg nr. 4 ('t Kemke), een Duits vliegtuig neer, schuin achter de boerderij richting de Kaapdijk. Het gaat om een Dornier 17Z die deel uitmaakt van 7./KG3, dat wil zeggen de 7^e Staffel (onderdeel van Gruppe II) van Kampf Geschwader 3. Dit onderdeel was op dat moment gestationeerd op de basis bij St. Truiden in België en had deelgenomen aan de strijd tegen België en Frankrijk en aan de 'Slag om Engeland'.

Hoe het vliegtuig op de vroege morgen van 10 oktober 1940 boven Ruurlo terecht is gekomen is onbekend. Peter Monasso van AVOG in Lieveelde heeft in het verleden meerdere mensen gesproken die getuige zijn geweest van deze crash. Volgens sommigen was sprake van één dode, waarbij ook de bijbehorende details worden vermeld. Vreemd genoeg wordt in een rapport van de burgemeester van Ruurlo, dd. 7-11-1941, desondanks gemeld dat de Marechaussee ter plekke geen stoffelijke resten of bemanningsleden heeft aangetroffen. Het lijkt erop dat de Duitsers de zaak de zaken zelf hebben afgehandeld en de omgekomen vlieger zo snel mogelijk hebben afgevoerd om negatieve publiciteit te voorkomen.

Verder is er nergens enige informatie te vinden over het neerstorten van een Dornier 17Z op die datum. De crash wordt wel vermeld in het verliesregister van de NIMH, met echter vraagtekens bij het vliegtuigtype en het luchtmachtonderdeel. Op de site van aircrewremembered.com wordt geen melding gemaakt van een Duits vliegtuig dat op die datum is neergekomen en ook in de database van de Luftwaffe is geen naam van een piloot te vinden die past bij de combinatie van datum, onderdeel en vliegtuigtype. Dat zou echter nog te verklaren zijn door aan te nemen dat niet de piloot maar een van de bemanningsleden is omgekomen. Een Dornier 17Z bood plaats aan vier personen, waarvan er dan drie het vliegtuig tijdig hebben kunnen verlaten. Een crash al met al die nog omgeven blijft met de nodige vraagtekens.



De crashlocatie van de Dornier 17Z achter boerderij 't Kemke (bron: AVOG/Peter Monasso)

De Dornier was al in 1934 ontworpen als postvliegtuig, waarmee tegelijkertijd ook nog zes passagiers vervoerd konden worden. Vanwege de slanke romp werd het ook wel 'vliegend potlood' genoemd. Bij de Luftwaffe was men vooral gecharmeerd van de snelheid en wendbaarheid van het vliegtuig, reden waarom er in 1937 een bommenwerpersversie werd ontwikkeld. Het vliegtuig was met een topsnelheid van 410 km/uur sneller dan alle jachtvliegtuigen in die tijd en was door zijn beperkte afmetingen ook een moeilijk doelwit voor luchtafweergeschut. De lengte bedroeg 16 m, de spanwijdte 18 m en het vliegtuig was uitgerust met twee Dornier Bramo 323 motoren. Bij de bemanningen was het vliegtuig eveneens geliefd vanwege de ruime cockpit waarin alle vier bemanningsleden bijeen zaten. Het onderlinge contact was daardoor snel en gemakkelijk. De bommenlast die vervoerd kon worden was echter beperkt (500 kg), waardoor de Dornier 17Z later in de oorlog vooral als jager werd ingezet.



Afbeelding van een Dornier 17Z. Vanwege de slanke romp werd het ook wel 'vliegend potlood' genoemd (bron: airfix.com)



Een aantal vliegtuigen van het type Dornier 17Z tijdens hun vlucht (bron: commons.wikipedia.org)

Bronnen

- Jan Oonk en Bert Leuverink, De harmonica bleef vijf jaar stil, (1995)
- <https://www.backtonormandy.org/component/mtree/air-force-operations/airplanes-allies-and-axis-lost/do-17.html>
- https://en.wikipedia.org/wiki/Operational_history_of_the_Dornier_Do_17
- https://nl.wikipedia.org/wiki/Dornier_Do_17Z
- <http://www.aircrewremembered.com/KrackerDatabase/?q=10%2F10%2F40>
- www.aircrewremembered.com
- http://baseportal.de/cgi-bin/baseportal.pl?htx=/Willi_Weiss/Piloten_deutsch&localparams=1&cmd=do_search

Op **21 september 1944** komt er een Focke Wulf 190 A-8 van de Duitse luchtmacht neer in de Brinkmanshoek, tegenover Kaapdijk 9. Volgens AVOG in Lievelede gaat het om een toestel van JG 54 (Jagd Geschwader 54) en is de piloot er nog in geslaagd om het vliegtuig per parachute te verlaten. Deze komt gewond neer in een bosje nabij boerderij De Kooi aan de Goudvinkendijk 5. Verdere gegevens over hem ontbreken.

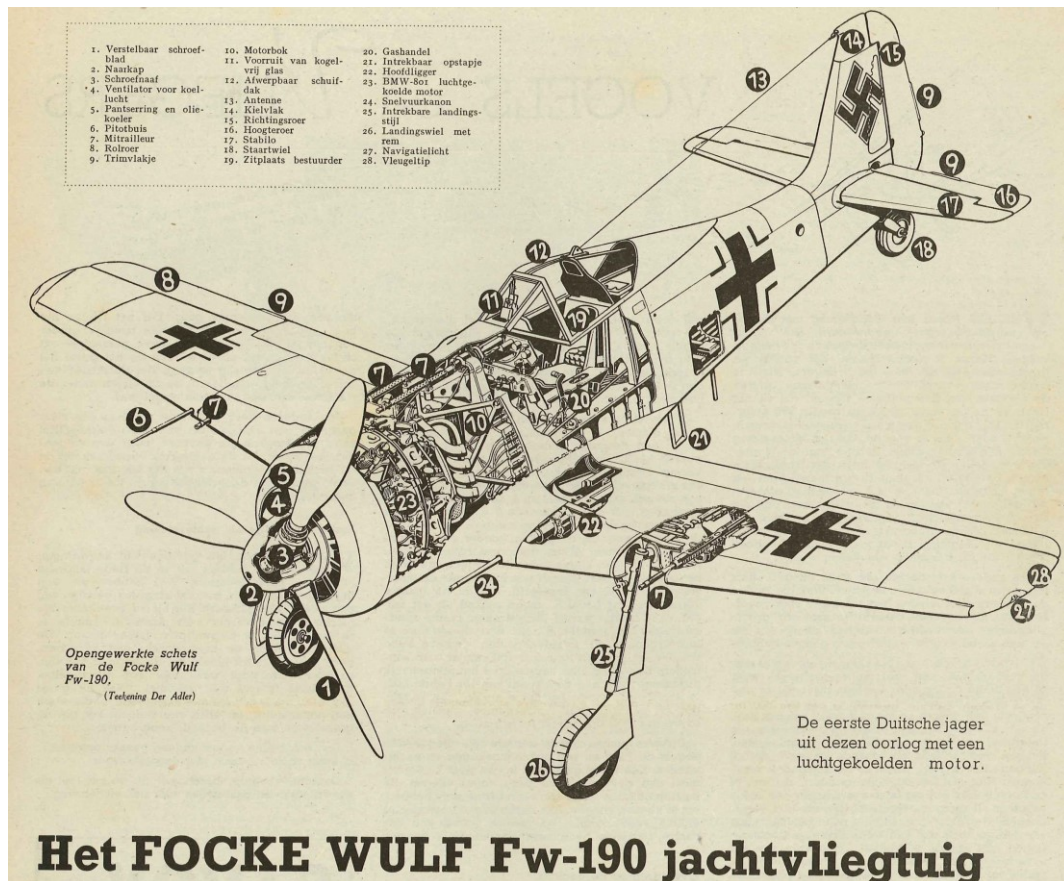
Het toestel maakt deel uit van Gruppe IV van JG 54 (IV./JG 54), dat in die periode gestationeerd is op het vliegveld Plantlünne, zo'n 20 km ten noorden van Rheine. Om 15.30 uur zijn 19 jagers van dit onderdeel vanaf Plantlünne opgestegen met als opdracht: "Bekämpfung gelandeter Feindtruppen im Tiefflug in raum Nijmegen-Arnheim mit schwerpunkt Brückenkopf nördlich Nijmegen". Operatie Market Garden is dan in volle gang en rond Arnhem en Nijmegen vinden zware gevechten plaats.

Volgens Karl Lusink van ARGa (www.arga-nl.nl) raken de jagers van IV./JG 54 wegens slecht zicht gedesoriënteerd in de buurt van Wesel, reden waarom men besluit om terug te keren naar de basis. Om even na 4 uur in de middag bereiken ze de omgeving van Lochem en worden daar aangevallen door Amerikaanse Thunderbolts van de 56^{ste} Fighter Group (56 FG). Deze zijn om 13.45 uur Nederlandse tijd (in Engeland is het dan 12.45 uur) opgestegen van de basis Boxted ter beschermen

van een konvooi Stirling bevoorradingsstoestellen die op weg gaan naar Arnhem. Rond 15.00 uur bereiken ze de omgeving van Arnhem en vliegen vandaaruit eerst in de richting van Nijmegen om vervolgens te keren richting Deventer, op zoek naar Duitse jagers. Boven Deventer zwenkt men richting Lochem, waar met name het 63^{ste} Fighter Squadron van de 56 FG om even na 16.00 uur op de groep jagers van IV./JG 54 stuit. De Duitsers zijn volledig verrast. Van de 19 opgestegen jagers van IV./JG 54 worden er acht neergeschoten, waarbij zes van de piloten omkomen. De Amerikanen verliezen twee toestellen. In het verliesregister van de NIMH zijn al deze crashes terug te vinden, met echter als wat vage aanduiding voor de locatie in een aantal gevallen 'buurt van Lochem'. In één van die gevallen gaat het dus om de crash aan de Kaapdijk. Welk vliegtuig het hier precies betreft is niet met zekerheid te zeggen, ofwel van Lt. K. Olsen ofwel van Fw. J. Jost. Zij zijn namelijk de enige van de Duitse vliegers die hun crash overleven.

De Fw 190 werd door Focke Wulf in 1939 in productie genomen als aanvulling op de Messerschmitts Me 109 waarmee de Luftwaffe vloog. Het ging om een relatief klein eenmotorig en eenpersoons gevechtsvliegtuig met een lengte van 9 meter en een spanwijdte van 10,5 meter. De topsnelheid (op een hoogte van 6 km) lag rond de 650 km/uur, beduidend hoger dan van de geallieerde bommenwerpers. De klimsnelheid bedroeg 13 m/s en het vliegtuig had een actieradius van 800 km. Het was het eerste vliegtuig met luchtgekoelde motoren.

De vliegtuigen werden door de vliegers aangeduid als *Sturmböcke*, stormrammen. In totaal zijn er zo'n 20.000 exemplaren gebouwd, in een groot aantal verschillende uitvoeringen. Het type Fw 190 A-8 werd in februari 1944 in productie genomen en was voorzien van een extra bepantsering, om beter bestand te zijn tegen het mitrailleurvuur vanuit de geallieerde vliegtuigen. Daardoor was de snelheid en behendigheid echter wel afgenomen, vandaar dat ze zich bij luchtgevechten uitsluitend richtten op de zware bommenwerpers. Tegen de geallieerde jagers die de formaties vergezelden waren ze niet meer opgewassen, daarvoor werden de Focke Wulfs op hun beurt weer vergezeld door conventionele jagers (zoals de Messerschmitt). Afhankelijk van het type bewapening (vier boordkanonnen en twee mitrailleurs) werden van de Fw 190 A-8 nog de varianten R2 en R8 onderscheiden.



Schematische weergave van een opengewerkte Focke-Wulf

http://en.wikipedia.org/wiki/Focke-Wulf_Fw_190

Overige bronnen:

- <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Jagdgeschwader/JG54-R.htm>
- https://en.wikipedia.org/wiki/Jagdgeschwader_54
- <https://achterhoeksmuseum1940-1945.nl/component/content/article?id=148:aanwinst-december-2011&lang=nl>

In de middag van **14 januari 1945**, een zondag, springt Luftwaffe-piloot Heinz Bake uit zijn aangeschoten Focke Wulf 190 A-8/R2 (werknummer 682820). Hoewel hij met zijn parachute landt raakt hij wel gewond. Zijn vliegtuig stort neer even ten noorden van de Batsdijk tegenover de Doornenbrink, in een bosje dat tegenwoordig bekend staat als het 'buske van Papenburg', naar de eigenaar uit Zieuwent.

Bake is die middag betrokken geweest bij een hevig luchtgevecht boven het oosten van de Achterhoek tussen Duitse en geallieerde jagers. Het is een dramatische dag voor de Duitsers, want naast Bake worden tijdens deze confrontatie nog eens tien Focke Wulfs van dezelfde eenheid uit de lucht geschoten, waarbij vier Duitse piloten om het leven komen. De geallieerden verliezen geen enkel vliegtuig.

Het zijn de nadagen van de oorlog. Sinds de invasie in Normandië begint de Duitse weerstand te wankelen, maar is nog niet helemaal gebroken. De bombardementsvluchten op steden en industriegebieden in Duitsland worden daarom met alle kracht voortgezet en zodra de weersomstandigheden het toelaten trekken grote zwermen vliegtuigen over richting onze oosterburen.

De winter van 1944 op 1945 is koud en guur. Het zal in ons land bekend worden als 'de hongerwinter', want met name in het bezette deel van ons land zijn de omstandigheden zwaar. In de grote steden in het westen is groot gebrek aan de eerste levensbehoeften als voedsel en brandstof. Geen kolen, geen gas, geen elektriciteit en nauwelijks eten. Alleen in Den Haag komen die winter al 2.135 mensen om van de honger. Wie daartoe nog enigszins in staat is gaat door weer en wind op voedseljacht naar het platteland.

Januari 1945 begint eveneens verre van aangenaam. De eerste week komt de temperatuur overdag nog iets boven nul, maar in de tweede week is dat niet meer het geval. In de nacht van 11 januari schiet de temperatuur omlaag tot bijna – 15 °C. Hoewel de absolute hoeveelheden meevallen is bijna dagelijks sprake van enige sneeuw en van een onaangename gure mist.

Twee weken lang blijft het vrijwel stil in het luchtruim boven ons land, want het is geen weer waarbij met succes doelen gebombardeerd kunnen worden. Alleen op 11 januari vertrekt er nog een luchtvloot vanuit Engeland, waarvan echter maar een klein deel doel bereikt. Maar op zondag 14 januari is het, hoewel nog altijd koud, voor het eerst weer droog en helder. Op diverse plaatsen stijgen grote geallieerde luchtformaties op om de Duitsers tot diep in hun thuisland te treffen. Ten noorden van ons land trekt een armada van B-17 bommenwerpers over een breed front tussen Neumünster en Kiel Duitsland binnen. Daarna buigen ze af naar het zuidoosten om in verschillende groepen Maagdenburg en diverse doelen langs de Elbe te bombarderen.

De B-17 bommenwerpers worden ter bescherming vergezeld door wendbare Mustang jachtvliegtuigen. Boven Duitsland ontstaan op verschillende plaatsen zware gevechten met Duitse jagers van het type Messerschmitt Me109 en Focke Wulf Fw190. De Mustangs weten de aanvallen in de meeste gevallen met succes af te slaan. De Amerikanen melden bij terugkeer op hun bases in Engeland het verlies van negen bommenwerpers en zestien jagers. Aan Duitse zijde wordt een aantal genoemd van 78 jagers die verloren zijn gegaan. Dat is 40 procent van het totale aantal dat aan Duitse zijde bij deze luchtslag betrokken was. Het probleem van de Duitsers is niet zozeer dat hun vliegtuigen minder snel en wendbaar zijn dan voorheen, maar dat het ontbreekt aan goed getrainde en ervaren piloten. Een direct gevolg van de aanhoudende verliezen van de Luftwaffe.

Diezelfde morgen richten drie geallieerde squadrons, uitgerust met Spitfires, hun pijlen op het gebied rond het Twentekanaal in de buurt van Hengelo (Ov). Twee Spitfires gaan verloren, de Duitse verliezen lopen op tot acht vliegtuigen van het type Focke Wulf en behorend tot JG1. De meeste worden al neergeschoten terwijl ze bezig zijn op te stijgen vanaf vliegveld Twente.

Tegen het einde van die morgen wordt een Duitse formatie jagers boven de Achterhoek onderschept door een aantal Hawker Tempest gevechtsvliegtuigen van 3 Squadron en 486 Squadron, afkomstig van vliegveld Volkel. De Duitse jagers, alle van het type Focke Wulf Fw 190, behoren tot IV./JG3 (*Gruppe IV van Jagdgeschwader 3*) en zijn waarschijnlijk afkomstig van vliegveld Gütersloh in de buurt van Bielefeld. In april 1944 is IV./JG3 nog gelegerd op het vliegveld bij Salzwedel, ten noordoosten van Hannover, maar is later dat jaar overgeplaatst naar Gütersloh. Heinz Bake behoort tot de 14^e Staffel van JG3.

Boven het oosten van de Achterhoek, in een gebied van Beltrum tot Varsseveld, ontstaat een bitter gevecht op leven en dood. Een gevecht dat al met al verscheidene uren in beslag neemt. Uit het verliesregister van het NIMH (Nederland Instituut voor Militaire Historie) blijkt dat er acht Duitse jagers zijn neergeschoten. Twee piloten komen om het leven, Bake behoort tot de gelukkigen die (zij het gewond) zich per parachute weten te redden. Volgens Peter Monasso van AVOG wordt de staart van zijn vliegtuig afgeschoten door een geallieerde jager.

Heinz Bake schrijft hierover in een brief d.d. 10 maart 1989 (met dank aan Peter Monasso), waarin hij gegevens heeft overgenomen uit zijn Tagebericht:

“Die Gruppe, zwölf Maschinen stark, unter Führung von Feldwebel Oskar Bösch, sollte ausfliegende Viermots angreifen. Bevor es jedoch dazu kam, wurden wir von zahlenmässig weit überlegenen feindlichen Jägern angegriffen und, soweit mir bekannt, bis auf Uffz. Rolf Bertoche alle abgeschossen. Die Luftkampfhöhe lag bei etwa 7.000 m. Ich selbst wurde nach Fallschirmabsprung in ein Lazarett in Bocholt eingeliefert.”

Jochen Prien schrijft verder hierover in zijn boek ‘IV./Jagdgeschwader 3 Chronik des Einsatzes einer Jagdgruppe 1943-1945’ (1996):

“Die hier beschriebene Luftkampf, bei dem die Gegner eine Gruppe Mustangs waren, fand über dem deutsch/holländischen Grenzgebiet bei Doetinchem statt und kostete die Gruppe insgesamt zwölf Focke Wulfs, die als Totalverluste abzuschreiben waren; dabei kamen vier Flugzeugführer ums Leben, weitere vier wurden verwundet. Demnach wurde der gesamte Verband im Luftkampf abgeschossen. Anhand der vorliegenden amerikanischen Unterlagen ist es schwer, die beteiligte(n) Fighter Group(s) zu benennen, insgesamt meldeten allein die Jäger der 8. USAAF an diesem Tage 155 Abschüsse, zu denen die Bomberschützen weitere 31 beisteuerten.

Insgesamt meldete die deutsche Seite an diesem Tage 57 Gefallene und 22 Verwundete Piloten sowie 92 im Einsatz verlorenen Flugzeuge - in Anbetracht der geringen eigenen Einsatzstärke waren dies wahrhaft vernichtende Einbussen.”

De cijfers van geallieerde en Duitse zijde wijken zoals gewoonlijk nogal van elkaar af, de werkelijke aantallen qua verliezen liggen waarschijnlijk ergens in het midden. In ieder geval is wel duidelijk dat het hier om een soort éénzijdige afrekening van geallieerde zijde ging. Hetgeen Werner Girbig over deze 14^e januari 1945 schrijft in zijn boek ‘Start im Morgengrauen’ (1973, bldz. 243) zegt wat dat betreft genoeg:

“Trotz aufopferungsvollen und wagemutigen persönlichen Einsatz der Jagdflieger erleidet die Reichsluftverteidigung und die Luftabwehr im Westen eine abermalige, empfindliche Niederlage. Die mit den Standard-Flugzeugmustern ausgerüstete Tagjagd (Messerschmitt Bf 109 und Focke Wulf Fw 190) hat praktisch ab diesem Zeitpunkt keinerlei Bedeutung mehr.”

Zeker zes Focke Wulfs Fw 190 kwamen in de Achterhoek neer, behalve die van Bake in Ruurlo vielen deze in Beltrum, Vragender, Mariënveld, Zelhem en Zieuwent. Van vijf van deze Fw 190's zijn door de AVOG in de vorige eeuw restanten geborgen en worden onderdelen hiervan geëxposeerd in hun museum.



Foto van een Focke-Wulf tijdens zijn vlucht (bron: commons.wikipedia.org)

- <http://www.aircrewremembered.com/KrackerDatabase/?q=heinz>
- <http://www.weerstationlosser.nl/index.php?1945TJan.htm>
- http://en.wikipedia.org/wiki/Focke-Wulf_Fw_190
- Sandrina Hadderingh en Jan Oonk, Voor altijd 21, Mr. H.J. Steenberghe Stichting (2015)
- John Manrho en Ron Pütz, Bodenplatte (the Luftwaffe's last hope), Stackpole Books (2004)
- Jochen Prien, IV./Jagdgeschwader 3 Chronik des Einsatzes einer Jagdgruppe 1943-1945, (1996)
- Werner Girbig, Start im Morgengrauen, (1973)

In de middag van **1 februari 1945** komt aan de Scheiddijk, iets ten noorden van Tolhutte, een Brits toestel aan de grond. Om precies te zijn in een weiland van Jan H. Reukers op Hulshof (Scheiddijk 30). Het Verliesregister noemt als tijdstip 15.45 uur, de site van cieldegloire 16.30 uur. Het gaat om een Tempest V jachtvliegtuig met serienummer NV681, dat deel uitmaakt van 3 Squadron van de RAF. Het vliegtuig is die middag bezig met een patrouillevlucht boven oostelijk Nederland en is opgestegen vanaf vliegveld Volkel. Een motorstoring dwingt piloot D.J. Butcher ertoe om een noodlanding te maken, hij weet het toestel vervolgens ongedeerd te verlaten. Volgens Sophie IJzereef-Holkenborg, die het vliegtuig neer ziet komen, begeeft hij zich in de richting van een groep arbeiders van de Todt die iets verderop aan de Batsdijk bezig zijn. Op die manier loopt hij echter nietsvermoedend in de armen van de Duitse bewakers. Over zijn verdere wederwaardigheden is niets bekend, maar normaal gesproken zal hij zijn afgevoerd naar een van de Duitse krijgsgevangenkampen voor vliegers. Zijn naam is echter niet te vinden als krijgsgevangene.

3 Squadron wordt aan het begin van de Tweede Wereldoorlog gestationeerd op het RAF-vliegveld Biggin Hill bij Londen (het is onder de naam London Biggin Hill Airport nog steeds operationeel als burgervliegveld). Het squadron vliegt aanvankelijk met gevechtsvliegtuigen van het type Hurricane, later Typhoon en in de loop van 1944 deed de Tempest zijn intrede, allemaal van vliegtuigbouwer Hawker.

De Tempest was een eenpersoons en eenmotorig jachtvliegtuig met een lengte van 10,26 m en een spanwijdte van 12,49 m. De topsnelheid lag op 690 km/uur (het behoorde daarmee samen met de Spitfire tot de snelste jagers van de Engelsen) en de actieradius bedroeg op een haar na 2500 km. Om

vijandelijke vliegtuigen te bestrijden had het vliegtuig de beschikking over vier 20 mm kanonnen. Omdat het ook een bescheiden bommenlast van 450 kg kon meevoeren werd het ook wel als bommenwerper ingezet. Het type V is een van de drie uitvoeringen die door Hawker van de Tempest is geleverd. Naast het bestrijden van Duitse jachtvliegtuigen werd de Tempest vooral ingezet bij het onderscheppen van V-1 kruisraketten van de Duitsers. Ook 3 Squadron was betrokken bij het onderscheppen van V-1's. Aan het eind van de oorlog, toen de Duitsers steeds verder werden teruggedreven, wordt het squadron gestationeerd op verschillende vliegvelden op het vaste land van Europa, waaronder ook Volkel. Na de oorlog blijft 3 Squadron in Duitsland. In de jaren zeventig vormt Gütersloh de thuisbasis, later verhuist het naar Laarbruch. Als deze basis wordt gesloten keert 3 Squadron in 1999 terug naar de basis Cottermore in Engeland. Sinds 2006 vormt Coningsby de thuisbasis. Het squadron had als motto 'Tertius primus erit', ofwel 'de derde zal de eerste zijn'.



De Tempest V behoorde tot de snelste jagers waarover de geallieerden beschikten aan het einde van de oorlog (bron: en.wikipedia.org)

- http://www.cieldegloire.com/sq_raf_003.php
- <http://www.3fsquadronassociation.com/about-us/history/>
- https://nl.wikipedia.org/wiki/Hawker_Tempest

Op **13 maart 1945** maakt kolonel Olivier Massart een noodlanding op wielen in een weiland aan de Vosheuvelweg (bij nr. 4 en 6) met zijn Spitfire XVI met serienummer TB297. Massart is Fransman en behoort tot 340 Squadron, een Franse eenheid die onder het oppercommando van de RAF namens het vrije Frankrijk deelneemt aan de luchtoorlog. Massart is begin december 1944 gepromoveerd tot commandant van dit squadron. Het squadron werd vooral ingezet voor het escorteren van formaties bommenwerpers. Tijdens D-Day heeft 340 Squadron gezorgd voor de dekking van de stranden van Normandië tijdens de landing van de geallieerde invasiemacht.

Massart is geboren op 31 oktober 1919 in Bordeaux. Al voor de oorlog, in oktober 1939, meldt hij zich voor een opleiding tot piloot bij de Franse luchtmacht. Hij behoort tot een groep van zestien Franse piloten die na de Duitse inval in Frankrijk uitwijkt naar Marokko, in de veronderstelling dat dit vrij zal blijven. Als de Duitsers daar ook voet aan de grond krijgen vluchten ze in augustus 1940 via Gibraltar naar Engeland. Van de genoemde zestien vliegers hebben er slechts twee de oorlog overleefd, waaronder Massart.

Na zijn opleiding tot piloot in Engeland te hebben voltooid wordt Massart in november 1941 ingedeeld bij het dan gevormde 340 Squadron. Het is een van de squadrons die door de Franse regering in ballingschap onder generaal De Gaulle in het leven zijn geroepen. In tegenstelling tot de marionettenregering onder generaal Pétain waren deze ballingen bereid om de wapens op te nemen tegen de Duitsers. Bij zijn oprichting is 340 Squadron ('Ile de France') gestationeerd op het RAF-vliegveld Turnhouse, zo'n 10 km westelijk van Edinburgh in Schotland. Het was de meest noordelijke vliegbasis van de RAF, na de oorlog zou het zich ontwikkelen tot Edinburgh Airport (in 2016 werden niet minder dan 9 miljoen passagiers verwerkt). In het vervolg van de oorlog zal 340 Squadron diverse keren wisselen van thuisbasis. Na de inval in Normandië wordt het overgeplaatst naar het vasteland van Europa. Van 8 februari tot 17 april 1945 is Schijndel de thuisbasis. Massart is dus vanaf de basis in Schijndel opgestegen toen hij in Ruurlo een noodlanding maakte. Hij had er op dat moment al 283 gevechtsmissies opzitten.

Op de betreffende 13^e maart 1945 is Massart volgens Peter Monasso van AVOG betrokken geweest bij een aanval op het spoorwegemplacement bij Lengerich, iets ten zuiden van Osnabrück. Als begeleiding van Mitchel B-25 en Boston bommenwerpers van 9 USAAF (de Amerikaanse luchtmacht) met name, samen met andere jagers van 340 Squadron. Op de terugweg naar Schijndel raken ze verzeild in een luchtgevecht met twaalf Messerschmitt's 109 van de Luftwaffe, waarbij het toestel van Massart beschadigd raakt.

In 'Zoeklicht op Zieuwent en Marienvelde' maakt B. Venderbosch melding van een zware viermotorige bommenwerper die dezelfde 13^e maart 1945 vanaf Zieuwent richting Marienvelde overkomt. Deze is zwaar beschadigd en twee van de vier motoren zijn volgens Venderbosch uitgevallen. Blijkbaar heeft men de bommenlast nog aan boord, want deze wordt, uit veiligheidsoverwegingen mag men aannemen, tussen Zieuwent en Marienvelde gedropt. Daarbij wordt de boerderij van de familie Eijting aan de Kroosdijk getroffen en grotendeels verwoest. Een vrouwelijke evacuée komt om het leven, vrouw Eijting raakt gewond. Blijkbaar is de bommenwerper er ondanks alle problemen in geslaagd om de thuisbasis te bereiken, want in de verlieslijsten van het NIMH wordt op die dag geen verlies van een bommenwerper gemeld.

Na zijn noodlanding wordt Massart door de Duitsers gevangen genomen en afgevoerd naar Stalag Luft Barth in Pommeren. Op 13 mei 1945 wordt hij daar bevrijd door Canadese troepen. Massart blijft ook na de oorlog actief binnen de Franse luchtmacht en brengt het uiteindelijk tot de rang van kolonel. Hij wordt vele malen onderscheiden. Bij schietoefeningen op de Franse luchtmachtbasis in Djibouti komt hij op 9 mei 1968 om het leven als hij tijdens het maken van foto's met zijn camera vanaf de rotsen in zee stort.



Olivier Massart tijdens de oorlog. Tijdens zijn noodlanding in Ruurlo was hij commandant van 340 Squadron (bron: <http://espacedememoire.fr>)



Een naoorlogse foto van Olivier Massart. Hij bracht het uiteindelijk tot kolonel binnen de Franse luchtmacht (www.cieldegloire.com/004_massart_o.php)

De Spitfire was een eenpersoons en eenmotorig jachtvliegtuig met een lengte van 9,20 m en een spanwijdte van 11,20 m. De latere types konden een maximale snelheid bereiken van ruim 700 km/uur en het maximale vliegbereik bedroeg daarbij zo'n 900 km. Kenmerkende eigenschappen waren zijn stroomlijn, zijn ellipsvormige vleugels en de bolvormige koepel. Dat laatste bood de mogelijkheid voor de piloot om zowel naar beneden, naar boven als in het rond te kijken. Het vliegtuig werd gebouwd door het bedrijf Supermarine, met vestigingen in Westland, Cunliffe-Owen en Castle-Bromwich. In totaal werden er niet minder dan 20.350 exemplaren gebouwd in 272 verschillende varianten. De XVI was een van de laatste versies.

De Spitfire werd vooral ingezet ter bescherming van de formaties zware bommenwerpers op hun missies naar Duitsland. Het was daartoe uitgerust met twee 20 mm Hispano-Suiza HS.404 kanonnen en vier 7,70 mm Browning mitrailleurs. Tijdens de landing van de geallieerden in Normandië werd de Spitfire in combinatie met de andere gevechtsvliegtuigen van de geallieerde luchtvloot gebruikt om het luchtoverwicht te veroveren.

https://nl.wikipedia.org/wiki/Supermarine_Spitfire

Kenmerkende eigenschappen van een Spitfire waren zijn stroomlijn, zijn ellipsvormige vleugels en de bolvormige koepel, waardoor de piloot tijdens luchtgevechten een vrij en onbelemmerd uitzicht had (bron: en.wikipedia.org)



Kenmerkende eigenschappen van een Spitfire waren zijn stroomlijn, zijn ellipsvormige vleugels en de bolvormige koepel, waardoor de piloot tijdens luchtgevechten een vrij en onbelemmerd uitzicht had (bron: en.wikipedia.org)



Staatsiefoto van een Spitfire (bron: www.cieldegloire.com/004_massart_o.php)



*Piloten van 340 Squadron op weg naar hun vliegtuigen, voor de start van een nieuwe missie
(bron: www.cieldegloire.com/004_massart_o.php)*



*Een aantal Spitfires tijdens een missie
(bron: https://nl.wikipedia.org/wiki/Supermarine_Spitfire)*

- http://www.cieldegloire.com/gc_4_02.php
- <http://www.backtonormandy.org/component/mtree/air-force-operations/airplanes-allies-and-axis-lost/spitfire/4153332.html>
- http://www.ordredelaliberation.fr/fr/compagnons/les-unites-militaires/le-groupe-de-chasse-ile-de-france_-1941-1945
- http://espacedememoire.fr/20_avril_aile.html
- G. H. Bennett, The RAF's French Foreign Legion
- John D. Clarke, French Eagles, Soviet Heroes
- Zoeklicht op Zieuwent en Marienvelde (1995)

Jan Oonk, april 2018