

Noodlanding Amerikaanse bommenwerper B-17F op 28 juli 1943

In een weiland bij de kruising Nieuwesteeg en Veensteeg in het Binnenveld nabij Wageningen maakt een zwaar beschadigde Amerikaanse B-17F bommenwerper op 28 juli 1943 rond 12:15 uur een noodlanding.



De plek van de noodlanding, ingetekend op een recente topografische kaart

Het toestel van het 327^{ste} Bomb Squadron , onderdeel van de 92^{ste} Bomb Group was op de weg terug naar de basis Alconbury in Engeland na met 182 B-17s een aanval uit te hebben gevoerd op de Gerhard Fieseler vliegtuigfabrieken te Kassel in Duitsland. Tijdens deze missie gaan zeven B-17's verloren, 1 hiervan is de B-17 die hier bij deze locatie een noodlanding maakt.

De B-17 vloog achteraan in de terugkerende formatie bommenwerpers als "tail end Charlie" (het laatste vliegtuig in de formatie) en wordt op de terugweg naar de basis geraakt in de nr. 4 motor door een Focke Wulf FW 190 gevechtsvliegtuig. De B-17 verliest snelheid en kan de formatie met terugkerende bommenwerpers niet bijhouden. Zonder de bescherming van de formatie is de B-17 een makkelijke prooi voor Duitse jagers. De B-17 verliest snel hoogte en vliegt nog maar op een hoogte van 150 meter, er is bijna geen brandstof meer en de boordschutters hebben hun laatste munitie verschoten. Twee Messerschmitts Bf 109 blijven de B-17 aanvallen.

Er zit voor piloot Ben Smotherman niets anders op dan een noodlanding te maken. Hij geeft aan zijn bemanning de order om zich klaar te maken voor een noodlanding en draait de B-17 weg van een stad die hij voor zich ziet zodat er geen burgerslachtoffers vallen, mocht de noodlanding mislukken.

Hij landt de B-17 veilig in het weiland. Hij en de andere 9 bemanningsleden overleven de noodlanding en verlaten de B-17. Ben Smotherman probeert de B-17 in brand te steken voordat de Duitsers komen, maar dit lukt niet. De bemanningsleden vluchten maar worden allemaal in de dagen na de noodlanding gearresteerd en belanden uiteindelijk in een Duits krijgsgevangenkamp.



Piloot 1st luitenant Ben Smotherman

De gehele bemanning overleefde de oorlog. Piloot Ben Smotherman blijft bij de Amerikaanse luchtmacht en gaat als kolonel met pensioen. Zijn dochter Jan Davis trad in de voetsporen van haar vader en ging in de jaren 90 van de vorige eeuw als astronaut met 3 space shuttle missies mee de ruimte in.

In het boek "Luchtoorlog boven Ede" (Vereniging Oud Ede, 2009) doet Evert van de Weerd uitgebreid verslag van o.a. deze gebeurtenis. Lees hieronder het betreffende hoofdstuk.

Van deze wing met 62 B-17's bombardeerden vijftig toestellen omstreeks 10.30 uur met 580 bommen de Fieseler Flugzeugbau GmbH en Spinnfaser AG te Kassel.

Op de terugweg werd de 'chart track' (routekaart) gevlogen via Hamm, Nijmegen en Gorkum en hierbij werd 40 Wing tot aan de Nederlandse grens voortdurend bestookt door circa veertig Duitse jagers. Bovendien verschenen Me-109 jagers die raketten afvuurden op de combatgroups. Bij de grens namen Thunderbolts de verdediging op zich en begeleiden deze wing naar huis. Voor het eerst waren deze Thunderbolts uitgerust met afwerpbare hulbrandstoftanks (droptanks), waardoor ze zelfs op Duits grondgebied konden opereren. Dit verraste de bovengenoemde groep van Duitse jagers bij Emmerik.

July 28, 1943:

First use of jettisonable belly tanks (unpressurized



Thunderbolt jager

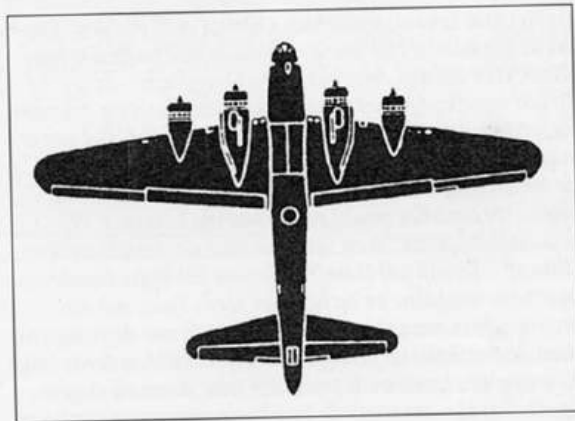
fiberglass models normally used for ferry flights). This allows P-47's of 4th Fighter Group to penetrate German airspace. First use of German 21 cm rockets by twin engine fighters, highly inaccurate but capable of destroying a B-17 with a single hit.

De noodlanding van de B-17 in het Binnenveld

Van 40 Wing crashten vijf toestellen waarvan drie van 305 en 306 BG. Bij de 92 BG, met 325, 326, 327 en 407 Squadron, crashten twee toestellen op de terugweg. Van 407 Squadron maakte een B-17 om 12.07 uur een

noodlanding bij Gorkum waarbij de tien bemanningsleden gevangen werden genomen. Het tweede toestel, voor het laatst gesignaleerd bij Emmerik om 11.45 uur, maakte om 12.00 uur een noodlanding in het Binnenveld ten westen van Bennekom bij de Veensteeg, afslag Nieuwesteeg. De tienkoppige bemanning van deze B-17 F 42-29798 (327 Squadron^s) bestond uit:

1 Lt. Benjamin F. Smotherman, pilot
 1 Lt. David P. Pollack, (co)pilot
 2 Lt. Sidney L. Leigh, navigator
 T/Sgt. Atlee J. Pierson, flight engineer
 Sgt. M.V. Mackenzie, bombardier
 T/Sgt. Jack Fogarty, radio operator
 S/Sgt. V.M. Chandler, ball gunner
 S/Sgt. Fred J. Rentz, tail gunner
 S/Sgt. Curtiss L. Moore, waist gunner (R)
 S/Sgt. Jim O'Connell, waist gunner (L)



Allen werden na de landing gevangen genomen. De piloot 1 Lieutenant B.F. Smotherman uit Texas doet hieronder verslag van zijn ervaringen en het verloop van zijn laatste vlucht vanaf het vliegveld Alconbury in Huntingdonshire, de noodlanding in het Binnenveld en de gevangenneming:
'Wij werden om 02.00 uur in de nacht wakker gemaakt en ontbeten. Daarna gingen we naar de briefing-room



Bommemvoorraad op een Amerikaans vliegveld in Engeland

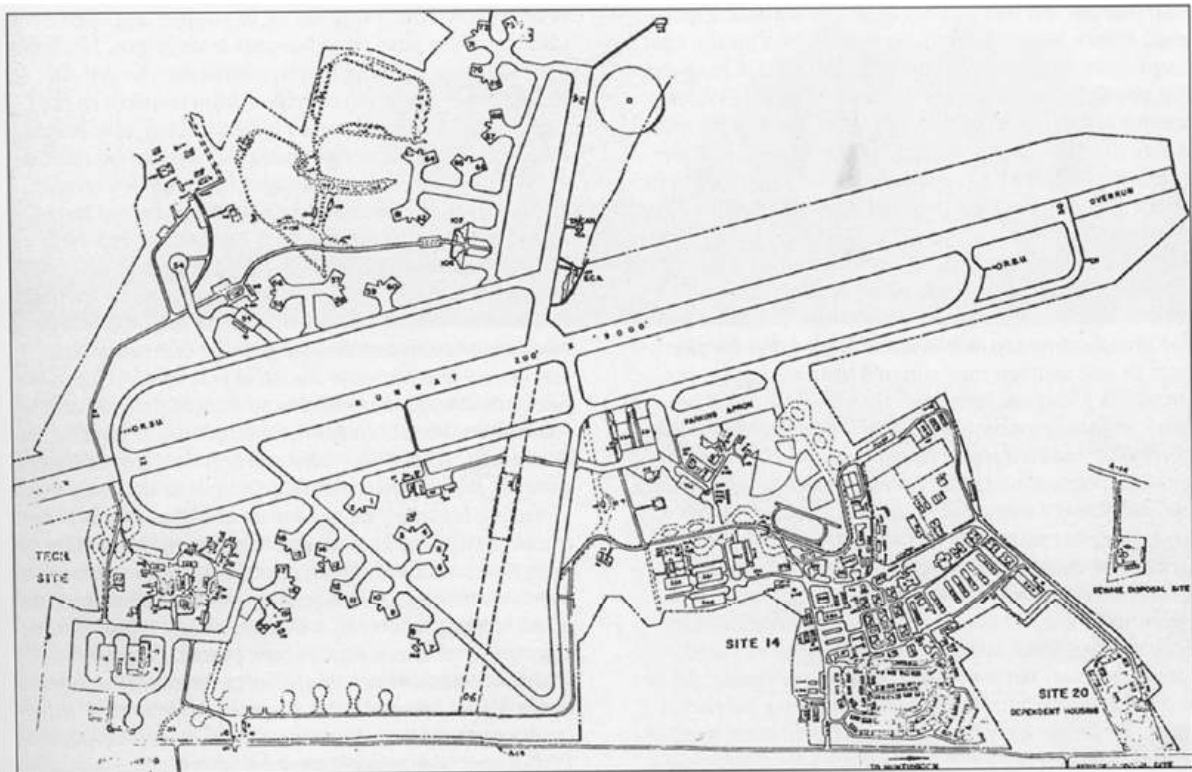
(instructie-lokaal) en werden gebriefd over ons doel: Kassel in Duitsland. Het leek een zware missie en ik was blij dat ik voor dit doel een goede bemanning had!

In een vrachtwagen werden we naar ons vliegtuig gebracht en we begonnen met de controle voor de vlucht. Het zag er niet al te best uit: er waren verscheidene zaken niet zoals ze moesten zijn. De grondploeg werkte hard en tenslotte waren we eindelijk min of meer klaar om te taxiën. We namen onze positie in en taxieden naar de startplaats voor 'take off'. Terwijl wij klaarstonden aan het begin van de startbaan wachtten we op het 'uur zero'. Toen, met een enorm gebrul, reed als eerste het vliegtuig van de commandant de startbaan op gevolgd door een tweede en derde kist. Eén voor één kwamen de toestellen naar voren en stegen op. Ook wij kwamen aan de beurt en namen onze positie in. Alles was klaar. Daar gingen we!

Toen we de startbaan onder ons hadden gelaten, draaiden we naar links weg en lieten het toestel voor ons rechts liggen. Binnen een paar minuten vlogen we in formatie en cirkelden over het vliegveld. Vervolgens zetten we koers naar ons rendez-vous punt. Al gauw zagen we de andere formaties (combatboxes van 18 toestellen), die eveneens weer van andere formaties gezelschap kregen tot de lucht zwart zag van de vliegtuigen. Het was opwindend om te

zien - boven, onder, aan alle kanten - honderden B-17's in formatie op één en dezelfde koers.

Toen we het kanaal overstaken controleerde de bemanning de .50 mitrailleurs⁶. We waren klaar voor het gevecht, waarvan we wisten dat het zou komen! Al spoedig zagen we de kustlijn van het vasteland op 8 km hoogte, diep beneden ons. Kort na het passeren van deze kustlijn verliet het beschermende jagerescorte ons en waren we op onszelf aangewezen. Toen begon de Flak. Er bestond eigenlijk geen verdediging tegen Flak, dus alles wat we konden doen was kijken naar de zwarte ontploffingswolkjes en onze positie in de formatie vasthouden. Ik vloog het vliegtuig en mijn copiloot bediende de brandstofvoeder en we hadden niet veel tijd voor iets anders. Toen we het doel naderden begonnen de aanvallen van de Luftwaffe-jagers FW-190. Ze hadden de opdracht om onze aanvliegroute te ontwrichten. Op dit stuk van de route waren we kwetsbaar voor jageraanvallen omdat we recht en op constante hoogte moesten blijven vliegen. Toch wist je altijd wanneer een jager het op jouw kist had voorzien, maar dat was een schrale troost. Boven het doelgebied was het 'bommen los' en we bleven in formatie vliegen en zagen de bommen uit andere kisten vallen. De bomluiken werden gesloten, we verlieten de aanvalsroute en zetten koers naar Engeland. De koers was



Alconbury vliegveld is lang na de oorlog als Amerikaans vliegveld in gebruik geweest

zodanig uitgezet dat gebieden die door Flak zwaar werden verdedigd, werden vermeden. Plotseling sloeg motor nr. 4 op hol (te hoog toerental). Later begrepen wij dat een jager ver achter ons, ons had geraakt met een raket; nog vrij nieuw in die dagen. We volgden de gebruikelijke procedure om de propeller in de vaanstand te krijgen, maar dat lukte niet. Toen we naar buiten keken zagen we dat de motor onder de olie zat. De weerstand van de stilstaande motor nr.4 remde onze snelheid af en we waren niet meer in staat onze positie in de formatie te handhaven. Om de zaak te verergeren liep motor nr.3 niet op volle toeren en ik vermoedde dat deze beschadigd was toen motor

nr.4 getroffen werd. Terwijl onze formatie van ons wegvloog probeerde ik aan te sluiten bij de formatie achter ons, maar ook die kon ik niet bijhouden. Toen waren we alleen en wist ik wat er ging gebeuren. Ik zocht naar wolken om me in te verbergen, maar de lucht was helder. Toen begonnen de aanvallen van andere FW-190 jagers. Tijdens mijn opleiding had ik een training als jagerpilot gehad, dus al die kennis, samen met al het andere dat ik me kon herinneren, gebruikte ik in mijn pogingen om te voorkomen dat ik geraakt werd. Gelukkig gebruikten de Duitse piloten de klassieke aanvalspatronen door evenwijdig aan ons te vliegen tot ze ons voorbij waren en dan naar ons toe te draaien voor een aanval. Toen ze naar ons toedraaiden, draaide ik

naar hen toe, wat hun aanloop in de war stuurde. Eenmaal binnen hun vuurbereik liet ik het toestel op zijn kant wegdraaien en omhoog en omlaag gaan totdat ik bang was één van de bemanningsleden te verwonden. De FW-190's werden al snel vervangen door Me-109 jagers en we wisten dat ze nog meer 'verse' jagers optrommelden om ons neer te schieten. Op een gegeven moment was ik hierdoor zo in beslag genomen dat mijn co-piloot naar het kompas wees en me vertelde dat we weer richting Duitsland vlogen. Tijdens het ruwe manoeuvreren dat ik moest doen bleven we hoogte verliezen en tijdens een korte pauze in de gevechten informeerde ik de bemanning over de intercom. Zodra we boven het kanaal waren zou de boordwerktuigkundige benzine naar de drie motoren transporteren want we hadden een gevaarlijk tekort aan brandstof. De navigator moest ons een koers aangeven die ons direct naar de Engelse kust zou voeren. De radiotelegrafist moest contact zoeken met een grondstation om instructies te krijgen over de vliegrichting met betrekking tot het dichtstbijzijnde vliegveld. Maar we kregen de kans niet om dit allemaal uit te voeren. We waren nu 'on the deck' (circa 200 meter boven de grond) en alle schutters hadden geen munitie meer. Toen gebeurde er iets verrassends: twee Messerschmitts lieten hun landingsgestel zakken en ook hun 'flaps' en vlogen naast ons. Naar mij was verteld was dit een signaal dat ze ons zouden escorteren tot de kust en ons naar huis lieten gaan. We kregen weer hoop! Maar dat hielp niets, want ze draaiden weg en begonnen ons van achteren aan te vallen. Ik kon de lichtspoomunitie ons zien passeren. We waren een gemakkelijk doelwit en ik wist dat ze ons te pakken hadden. We zaten bijna zonder brandstof omdat we al bijna een uur aangevallen werden. Om de zaak nog te verergeren zag ik steden voor me en ik wilde geen Nederlanders om het leven laten komen. Ik zei de bemanning dat zij zich moesten voorbereiden op een crashlanding. Ik draaide om naar het open terrein⁷ dat we net gepasseerd waren en landde daar vervolgens. Het staartwiel nam een hek mee toen we de hoek van het weiland passeerden. Nadat de kist schuivend tot stilstand kwam waren we binnen de kortste keren allemaal buiten het vliegtuig. Niemand was gewond. We hadden geen treffers opgelopen tijdens de gevechten. Nu moesten we zien terug te komen naar Engeland.

Ik vertelde de bemanning dat zij in groepjes van twee uiteen moesten gaan en zich ergens te verbergen. Het lukte niet om de kist in brand te steken mede door het feit dat Duitse jagers boven mij cirkelden. Mijn co-piloot en ik zwommen een kanaal over om bij een klein groepje boeren te komen, die ons kleren aanboden. We sloegen het aanbod af omdat we wisten dat ze doodgeschoten zouden worden als ze betrappt werden ons te helpen. We liepen een tarweveld in en wachtten middenin tot het donker werd. Net voor de duisternis verlieten we het tarweveld en liepen de weg af. We vonden een richtingaanwijzer waarop 'Arnhem 26 kilometer' stond⁸. We waren gebriefd hoe we contact moesten opnemen met de ondergrondse in Arnhem dus besloten we te proberen er die nacht te komen. Al lopende passeerden ons Duitse soldaten op de fiets, die geen acht op ons sloegen. We wisten dat het spertijd was in Nederland dus toen het echt donker werd verborgen we ons, telkens wanneer er een voertuig naderde, aan de kant van de weg. Plotseling bevonden we ons aan de rand van een dorp⁹ en trachtten te beslissen of we door zouden lopen of zouden proberen er omheen te lopen, toen we weer een voertuig hoorden aankomen. We stonden tussen twee gebouwen om te wachten tot het voorbij was. Toen we weer tevoorschijn kwamen stond er een man met een pistool. Ik vluchtte langs de achterkant van de gebouwen maar deze kwamen in een V tezamen met alleen een toilet in de punt. Ik liep terug en gaf mij over. De man nam mij en mijn co-piloot Pollack mee naar een café, waar hij zat toen hij ons in de gaten kreeg en bood ons wat 'Schnapps' aan. We sloegen het af en vroegen om water, aangezien we de gehele dag niets te drinken hadden gehad! Hij gaf ons wat water en vervolgens wachtten we daar op de Luftwaffe om ons mee te nemen. Een Luftwaffe-officier in een wit uniformjasje nam ons onder zijn hoede en we werden in een vrachtauto gezet om naar de gevangenis gebracht te worden. Eenmaal daar kwam één van de Duitse piloten die met ons gevochten hadden ons bezoeken. Aangezien Pollack Duits sprak, deed hij het woord. Hij vertelde dat wij tijdens het gevecht zeven jagers hadden neergeschoten. De volgende dag werden we uit de gevangenis gehaald en op een trein gezet. De volgende nacht brachten we door in een ondervragingscentrum. Vanaf die tijd was het reizen, verhoren, reizen, tot we uiteindelijk terechtkwamen in het Stalag-Luft III bij Sagan.



Onscherpe maar unieke foto van de B-17 na de noodlanding in het Binnenveld

Daar bleven wij tot eind januari 1945 en moesten toen, hartje winter, naar Moosburg bij Dachau marcheren. Daar verbleven wij in een oud-concentratiekamp. Op 25 april 1945 werden we bevrijd; op drie maanden na twee jaar na onze missie naar Kassel.

De politie te Wageningen zond onmiddellijk na de crash een motorpatrouille naar de plaats van het toestel, terwijl al het personeel werd opgeroepen en onmiddellijk naar de landingsplaats in het Binnenveld werd gedirigeerd. Zie bijlage XIV. De omgeving werd afgezet door de politie. De Ortskommandant van Ede was met een aantal soldaten snel ter plekke. Twee bemanningsleden werden door de politie op de Veensteeg aangehouden en overgedragen aan de Ortskommandant. Diezelfde middag werden nog vier Amerikanen door de Duitse Wehrmacht gearresteerd. Wehrmachtsoldaten bewaakten het toestel en spannen de volgende dag camouflagenetten over de staart en neus van de B-17. Later werden nog eens twee bemanningsleden door de politie aangehouden. De piloot Smotherman en co-piloot Pollack zijn om 23.30 uur door de politie te Wageningen aangehouden en volgens het politierapport om 00.20 uur (29-7) overgegeven aan een officier van de Duitse Wehrmacht. Volgens ditzelfde rapport zouden de gunners Rentz en O'Connell om 22.15 uur op aanwijzingen van enkele werklieden door de politie zijn aangehouden. Zij werden om 23.30 uur door de Feldgendarmarie uit Ede opgehaald.

Escortekruiser YB-40

12 YB-40 B-17 'gunships' werden in 1943 bij 92 BG ingedeeld voor bescherming tegen Duitse jagers. Door het hogere gewicht (14 MG's en zwaardere bepantsering, alsmede de drievoudige .50 patronenlading t.o.v. de B-17 met 5600 stuks) waardoor hun (kruis)snelheid te laag was, werden ze eind 1943 uit de organisatie genomen.



Noten:

- 1 Totaal zes Bomb Groups van 3 Air Division en negen Bomb Groups van 1 Air Division 8th USAAF.
- 2 Dit waren vijftien toestellen van de 94 BG (4 Wing) en 96 BG (45 Wing) alsmede dertien van 388 BG (45 Wing).
- 3 1, 40 en 41 Wing.
- 4 Zie informatie direct boven eindnoot I.
- 5 Squadron code 'UX-L For Love'.
- 6 .50 mitrailleur: Amerikaanse luchtgekoelde mitrailleur met kaliber van halve inch (12.7 mm).
- 7 Het Binnenveld: Gebied tussen Wageningen, Rhenen, Veenendaal en Ede (Bennekom).
- 8 De Grebbeberg.
- 9 Wageningen.