

HET GEVALLEN VLIEGTUIG IN HET VERLENGDE VAN DE BEEKOM- en BRAAMSTRAAT

Het was omstreeks 10.00 uur in de morgen van 01 maart 1945 dat een aantal vliegtuigen klaar stonden om op te stijgen van op de "Airstrip" Yankee 29 (Y-29) 'Asch' te Wiemismeer. Lieutenant Charles M. Patty maakte zich klaar om op te stijgen met zijn jachtvliegtuig van het type Republic P-47D-27-RE met serienummer 42-26930 en rompcode 4P*?. Het vliegtuig behoorde toe aan het



De Republic P-47 Thunderbolt (bijnaam "Jug") was een eenmotorig jachtvliegtuig dat intensief door de USAAF tijdens de Tweede Wereldoorlog werd ingezet. Het toestel bleek een geduchte tegenstander tijdens luchtgevechten, maar bleek zeker zo bruikbaar als grondaanvalstoestel.

N°513th Fighter Squadron N° 406 Fighter Group van de IXth U.S.A.A.F. (9^{de} Amerikaanse leger Luchtmacht). Hun missie was een gevechtsoopdracht richting Duitsland.

Omstreeks 10.05 uur, vliegen op een hoogte van ongeveer 3000 metervoet (ongeveer 915 meter), hadden ze formatie gevormd en zetten ze koers naar hun opgegeven doel. Terwijl ze naar een

hoogte van 4000 voet (1220 meter) klommen merkte Lt Patty dat de motor plots weinig vermogen leverde. Toen hij een blik wierp op zijn instrumentenpaneel zag hij tot zijn verbazing dat de oliedruk van de reusachtige Pratt & Whitney stermotor schrikbarend begon terug te lopen. Hij melde dit aan de 'leader' van de formatie en keerde zijn "Thunderbolt" terug in de richting van de thuisbasis. Om voldoende snelheid te maken liet hij zijn machine in een flauwe duikvlucht dalen tot ongeveer 1500 à 1000 voet zijnde 457 à 305 meter, waarna hij zijn toestel terug horizontaal trok. Vliegend op deze hoogte merkte hij na korte tijd dat de vliegsnelheid steeds verder daalde. De motor liep alsmaar stroever en had onvoldoende vermogen meer om de basis Y29 "Asch" te bereiken. Omstreeks 10u15 zette 2nd Lt Charles M. Patty zijn P-47D op de buik aan de grond te Eigenbilzen in het verlengde van de Beekomstraat/Braamstraat. Bij inspectie van de krachtbron van het vliegtuig bleek de motorolie vol te zitten met metaaldeeltjes afkomstig van een stuk gedraaide kogellager van een balans-as.



De basis te Wiemismeer Y29 Asch

Deze ijzerfragmenten verstoorden het smeersysteem van de Pratt & Whitney R2800 dubbele stermotor waardoor deze stilaan vastliep. De motor van het toestel werd gedemonteerd en naar een maintenance-eenheid overgebracht voor verder onderzoek en herstelling. De stermotor had ongeveer 340,5 draaiuren, waarvan 330.5 uren tijdens gevechtsmissies (de belasting van een vliegtuigmotor tijdens luchtgevechten is vele malen groter dan tijdens een gewone routine vlucht.) Nog volgens het inspectierapport was het olieconsumptie ten tijden van de storing ongeveer 6 U.S. Quarts (+/-5.68 liter) per uur, niet abnormaal hoog. Na het verwijderen van de motor werd het vliegtuig gecontroleerd en bleek de schade aan de romp en vleugels zo groot dat een herstelling economisch niet meer rendabel was. De 42-26930 kreeg vervolgens de quotering:” damage beyond repair”, wat wil zeggen als afgeschreven en verhuisde naar de “scrapyard” van het vliegveld Y29 “Asch”. De piloot werd na de noodlanding opgevangen door de aanwezige Amerikaanse troepen en werd terug overgebracht naar Wiemismeer. De heer Rudy Meyers uit Mopertingen zou volgens zijn zeggen met de man gesproken hebben die de piloot uit de cockpit hielp. Deze alsnog voor ons onbekende man vertelde ook aan Rudy dat de vliegenier een dikke met wol gevoerde jas en broek droeg en dat tijdens de evacuatie uit de cockpit er constant vonken uit die kledij sloegen. Vermoedelijk was dat het gevolg van kortsluitingen in de elektrisch verwarmde vest en dito broek. In deze lederen pilotenjokers- en broeken zaten verwarmingsweerstand die doormiddel van stekertjes in de cockpit konden ingepluigd worden om de vliegeniers te beschermen tegen de bijtende koude op grote hoogtes.

Foto van het wrak van 2^{De} Lt Patty's "Thunderbolt" die op het vliegtuigkerkhof op de basis Y-29 "Asch" te Wiemismeer ligt. Op de foto is duidelijk de staart van het toestel te zien waarop het nummer 226930 prijkt. (Het USAAF serienummer voluit is 42-26930 maar de '4' die het decennium aanduidt dat het vliegtuig in het inventaris van de Air Force werd opgenomen werd doorgaans niet vermeld op het staartvlak van de vliegtuigen). Van de crash is geen MACR (Missing Aircrew Report) opgemaakt omdat de piloot het incident overleefde. Een MACR rapport werd enkel opgemaakt wanneer één of meerdere bemanningsleden van een neergestort of vermist toestel omkwamen of als vermist werden opgegeven. Wel zijn er bij de National Archives in Washington 'aircraft accident. Reports' beschikbaar over dit toestel waarvan je kopieën kan bekomen, uiteraard tegen betaling.



Met dank aan

Herman Brulmans.