



*Identificatieplaatje van de Holy Smokes.*

## De laatste vlucht van de B-17 Holy Smokes Constant Devroe

Op 5 december 1944 kreeg het vliegend fort 'Holy Smokes' zijn vijftiende opdracht die er in bestond doelen in Berlijn te bombarderen. Het toestel behoorde tot de 388th Bomb Group, 560th Squadron met letter H op het staartvlak en vloog opdrachten vanaf 25 september tot 5 december 1944. De afstand van de thuisbasis Knettishall tot Berlijn bedroeg 900 km in vogelvlucht.

Holy Smoke(s); een mild soort bastaardvloek die thuishoort in de categorie 'totale verrassing, grote verbazing' (lieve help, moet je dat eens zien, enz..) Het Amerikaans heeft er zo een hele serie, vb. Holy Moses! Holy cow! De crew van onze B-17 zal de naam wel gekozen hebben voor de dubbelzinnige verwijzing naar het resultaat van bomexplosies: ROOK.

Het vliegend fort beschikte over vier motoren Wright van 1200 PK elk. Het verbruik was 1000 liter brandstof per uur. De tanks bevatten 11500 liter benzine. De kruissnelheid van het vliegtuig bedroeg ongeveer 240 km per uur, dit op een hoogte van 6000 m.

Bewapening: 12 Browning mitrailleurs van 12,5 mm





**De bemanning :** Pilot-gezagvoerder : Ken Burkheimer, co-piloot : Iani, navigator : Harlow, neusschutter- bommenrichter : Steinfeldt, radio-operator : Bob Green , meccanicien-rugschutter : Boyd Piatt, buikschutter : Ed Szymanski, rechter zijschutter : Bob Meidell, linker zijschutter : Tom Moody, staartschutter : Choate. De buikschutter mocht bij het opstijgen of landen niet in zijn koepel verblijven, dit om veiligheidsredenen.

We laten de buikschutter Edward Szymanski aan het woord : *“Nadat we onze bommen op het doel in Berlijn gedropt hadden, vingten we de terugtocht aan naar onze basis Knettishall in Engeland. We kwamen spoedig in hevig vijandelijk afweergeschut terecht. Motor nummer twee was geraakt en we plaatsten hem dadelijk in vaanstand. Kort daarna werd motor nummer vier getroffen. Hij pompte olie op en we slaagden er niet in hem in vaanstand te stellen. Het vliegtuig begon hoogte en snelheid te verliezen. De gezagvoerder Luitenant Ken Burkheimer gaf het bevel al het overbodig gereedschap te dumpen om het vliegtuig lichter te maken, doch dit haalde niet veel uit. Toen we de Zuiderzee bereikten, waren we gedaald tot 8000 voet (ongeveer 2500m ). Een harde tegenwind en bar slecht weer beletten ons de Noordzee over te steken. Op hoogte van 2000 voet (ongeveer 650 m ) braken we door het wolkendek en bevonden we ons nabij Le Zoute in België. Luitenant Burkheimer ontwaarde een verlaten landingsbaan, maar kon er niet landen daar er dood vee op lag. Hij maakte een buiklanding, wheels-up, op een omgeploegd akkerland. Op dit ogenblik liet motor nummer één het afweten. Wegens brand- en ontploffingsgevaar verlieten we vlug het toestel en liepen er zo ver mogelijk vandaan. Toen we zagen dat alles veilig was, keerden we op onze stappen terug.*

*Twee burgers kwamen aangelopen, waarbij één op zijn klompen. We vroegen hen als we ons in bezet gebied bevonden en in gebroken Engels vertelden ze dat er geen Duitsers meer waren.”*

(Noot : De burgers waren landbouwer Gerard Adriaenssens en z'n knecht Kamiel Dumolyn.) Als de motor defect is plaatst men de schroef in vaanstand zodat er geen luchtweerstand meer is. Bij het opstijgen gebruikt men een kleine schroefpas zodat de motor vol vermogen kan ontwikkelen en het vliegtuig korter kan opstijgen. Eens in de vlucht schakelt men over op een grote schroefpas om sneller te vliegen. De bemanning werd voorlopig ondergebracht in het Memline Palace Hotel bij André De Klerck advocaat en ere- krijgsauditeur. Ze genoten er een uitstekende verzorging.



André De Klerck 12/7/1918  
12/11/2005



*De vliegroute van Knettishall naar Berlijn verliep niet in vogelvlucht, maar gedeeltelijk langs de Nederlandse kust*



*Met het oog op het bewerken van zijn landbouwgrond valde Richard Vandepitte het plan op om dit hinderlijk vliegtuig weg te trekken. Samen met enkele landbouwers legde hij acht paarden aan het toestel, dat voor geen vin verroerde.*







*Op het ogenblik dat de squadronleider zijn bommen gedropt heeft, krijgt hij twee granaten van het vijandelijk afweergeschut te verwerken.*

Eerst werd een schildwacht bij het vliegtuig geplaatst. Later verwijderde de opruimingsdienst van het Amerikaans leger alle wapens, munitie, het bomvizier en waardevolle apparatuur. Op de romp van het vliegtuig werd met de verfborstel de volgende tekst geschreven :

**SALVAGE COMPLETED  
CRITICAL ITEMS REMOVED  
8th A.F.S.C.  
NO GUARD NEEDED**

*Berging volledig uitgevoerd. Gevaarlijke tuigen verwijderd door 8 ste Air Force Recuperatie Dienst  
GEEN SCHILDWACHT NODIG*

Het is moeilijk aan te nemen dat de piloot Ken Burkheimer in zijn verslag vermeldde dat hij niet op het vliegveld van Knokke-Zoute kon landen daar er dood vee op de landingsbaan lag. Op een dag ontmoette ik Alfons Braet uit de Oosthoek, toen tien jaar, die mij het volgende verhaal vertelde : "Ik wandelde langs de Hazegraspolderdijk en zag hoe Engelse genisten, die het vliegveld moesten ontminnen, de koeien die er rondliepen, met een machinegeweer doodschooten. Ook een paard onderging hetzelfde lot. Nu en dan zat er een spookkogel op de kogelband."

Alfons, toen reeds zeer handig, kon met bescheiden gereedschap enkele bouten uit de 'Holy Smokes' losvijzen. Later studeerde hij voor werktuigkundige. Gedurende heel zijn loopbaan onderhield hij het rollend materiaal van de Zoute Golf Club.

Met dank aan : Jacques De Vos, Wilfried Morre, piloot Danny Deleyn, Leendert Holleman.