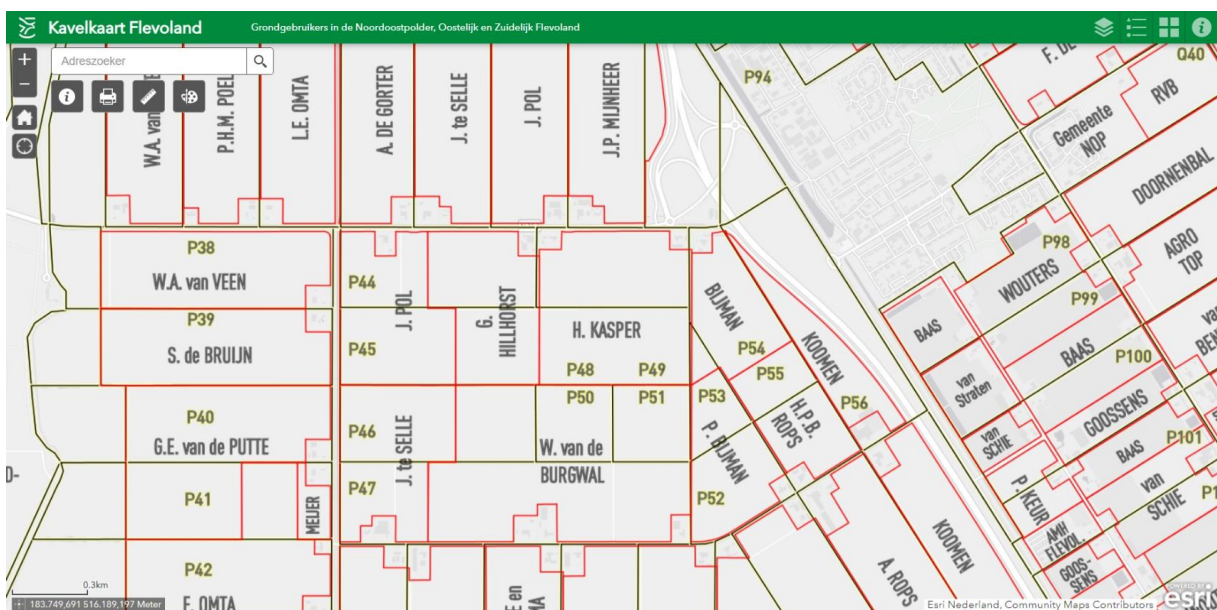


# De crash van de Mustang

P-51 B-10 – NA – #42-106693 - CV-M

Kavel P49

Kamperzandweg 17, Ens



Verlag van de crash van de Mustang P-51B van piloot Graham Lupton

16 januari 1945



Schaalmodel Mustang P-51B (Bron: wikipedia)

Op 16 januari 1945 steeg 2<sup>de</sup> Luitenant Graham Lupton met zijn jachtvliegtuig, de Mustang P-51 B-10-NA, op van luchtmachtbasis East Wretham in Norfolk, ten noordoosten van Londen. Als onderdeel van het 369<sup>ste</sup> Fighter Squadron van de 359<sup>ste</sup> Fighter Group van de 8<sup>ste</sup> Amerikaanse luchtmacht had hij die dag de opdracht een escortmissie uit te voeren. Dat hield in dat hij onderdeel uitmaakte van een groep jachtvliegtuigen die 67 Liberator bommenwerpers beschermden op weg naar olieraffinaderijen bij Ruhlant ten noorden van Dresden.

Op de heenweg, zo rond 10.50 uur en op een hoogte van ongeveer 8000 voet, werd hij vanwege materiaalpech 'gedwongen' zijn toestel te verlaten. De oliedruk was teruggelopen, koelvloeistof lekte en vlammen sloegen uit de motor. Hij 'sprong' en kwam in de Noordoostpolder terecht. Zijn vliegtuig crashte op kavel P49, ter hoogte van Kamperzandweg 17 te Ens.

### De bemanning

Piloot	Fighter Pilot	Graham Lupton	22 jaar	USAAF	POW
	USAAF – United States Army Air Forces		POW – Prisoner of War (krijgsgevangene)		



Lupton, Graham, 2nd Lt.,  
Mount Pleasant, South Carolina

Foto via zoon, Jeff Lupton

Collega-vliegenier kapitein George F. Baker Jr. zag het allemaal gebeuren. Later verklaarde hij hierover het volgende.

**S T A T E M E N T**

20 January, 1945.

On 16 January, 1945, I was leading Jigger Black Flight, with 2nd Lt. Graham Lupton flying Jigger Black Two. Approximately three minutes before landfall Lt. Lupton called and said that he was losing manifold pressure. I called telling him to check his high blower, and someone else called instructing him to check his rammed air control. Lt. Lupton called again saying that his oil pressure was down to 40 lbs. Several pilots immediately told him to open the oil and coolant shutters. I proceeded to call for a steer on "B" channel, but could not contact anyone. I switched back to "A" channel in time to hear a heading of 190° being given to Lt. Lupton. I relayed the call several times, but Lt. Lupton continued on an approximately 140° heading. I finally received a call from Lt. Lupton saying that he was losing altitude rapidly, and ~~that~~ he wanted to know if he was over friendly territory. I told him that he was over enemy territory and about that time I saw coolant streaming from his engine. I immediately told him to get out of the ship and repeated it. The ship was then at about 10,000 ft. It started down in a steep diving turn with flames coming from the engine. I saw Lt. Lupton's chute open at about 8,000 ft. I checked my position on the map, which was 20 miles W/E of Amsterdam and 5 miles S/W of Bussum, Holland. The time was 1050. I then continued on the mission.

*George F. Baker, Jr.*  
GEORGE F. BAKER, JR.,  
Capt., Air Corps.

Blijkbaar was er voor piloot luitenant Lupton geen houden meer aan: het toestel vloog nog wel, maar verloor dramatisch hoogte en zou crashen. Hij verliet het vliegtuig gelukkig op tijd. Volgens de verklaring van kapitein Baker zag hij de parachute van luitenant Lupton zich op zo'n 8000 voet hoogte (ongeveer 2300 meter) openen. Kapitein Baker stelt dat zijn positie – na een blik op de kaart - 20 mijl ten zuidoosten van Amsterdam en vijf mijl ten zuidwesten van Bussum was. Dat is relatief ver van de Noordoostpolder. Je zou dan ook kunnen denken dat de locatie van de crash van de Mustang en de plaats waar luitenant Lupton 'landde' niet in de Noordoostpolder kunnen zijn geweest. De afstand vanaf 'onder' Bussum naar de Noordoostpolder is daarvoor immers wel erg groot. Onderstaand komen we echter toch tot een andere conclusie.

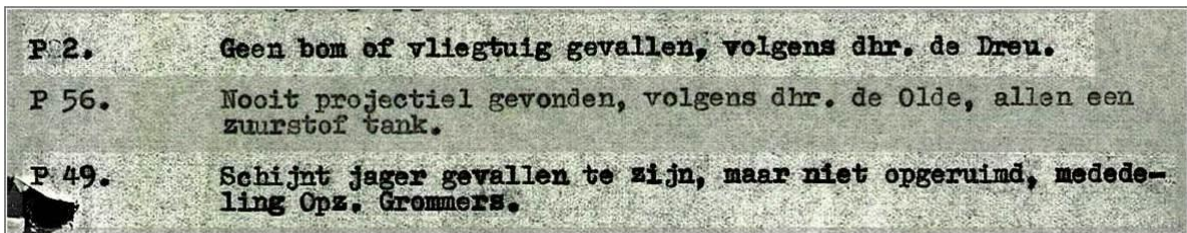
Een Duitse waarneming over het vliegtuig van Lupton stelt het volgende:

- op 16 januari 1945 om 11.05 uur stortte er een Mustang ten oosten van het eiland Schokland in de Noordoostpolder neer;
- het vliegtuig was voor 99 procent verwoest;
- de piloot, die gevangen werd genomen, was 2<sup>de</sup> Luitenant G. Pupton (*Lupton*).

2.) H : 1133 16.1. 45 UM 1105 UHR ABSTURZ EINER MUSTANG 8 KM.  
O. INSEL SCHOKLAND IM NORDOSTPOLDER DES ISSELMEERES .-  
KENNZ. UND WERK NR. N. F. 99 PROZ. BRUCH . FLZ. FUEHRER  
GEFANGEN : 2 LT. PUPTON G. 0-83 24 30 .-

Verklaring d.d. 16-01-1945 van Duitse waarnemer over toestel luitenant Lupton

Het staat hiermee vast dat zowel de crash van het vliegtuig als de arrestatie van luitenant Lupton na zijn parachutesprong zich in de Noordoostpolder heeft afgespeeld. De mededeling van een opzichter van de Directie van de Wieringermeer (Noordoostpolderwerken) – zie hieronder - over de aanwezigheid van een jachtvliegtuig op kavel P49 duidt op deze crashlocatie en sluit hierop aan.



Verklaring opzichter Grommers over een 'jager' op kavel P49

In de verklaring van de Duitse waarnemer staat ook een afstand van 8 kilometer oostelijk van het eiland Schokland vermeld. Niet duidelijk is wat hiermee bedoeld wordt. Kavel P49, waar het jachtvliegtuig neerstortte, ligt op maar ongeveer 3 kilometer van Schokland. Niet uitgesloten is dat met de vermelde 8 kilometer de plek is bedoeld waar luitenant Lupton werd gevangengenomen. Zeker is dat echter niet.

Luitenant Lupton werd in de dagen na zijn arrestatie onder andere ergens in Enschede vastgehouden. In Duitsland heeft hij meegedaan aan de zogenaamde dodenmarsen. Daarbij werden duizenden krijgsgevangenen op de vlucht voor de naderende Russen van oostelijk gelegen krijgsgevangenkampen naar meer westelijk gelegen kampen overgebracht.

Hieronder staat een bijdrage van zoon Jeff Lupton (16 augustus 2007)

*One story that I do remember him telling is how a German sergeant surely saved his life. When Dad went down so he never actually assigned to a POW-camp, but rather marched around the countryside with minimal supervision. One day when they marched through a German city, American bombers flew overhead and everyone was directed underground into a subway station (or similar). Dad and another flyer were moved below to the safe area. The German towns people seeking shelter realized they were in the company of the American flyers who were presently bombing them into submission. Dad is convinced if not for the German sergeant who protected him that day he surely would not have survived the war.*

Na de oorlog studeerde Graham Lupton farmacie. Hij werd zelfstandig apotheker, maar ook diende hij bij de reserveluchtmacht. Daarbij ging hij als majoor met pensioen.

Graham Lupton overleed 12 november 2008 op 86-jarige leeftijd.

Bronnen: teunispats.nl; flevolanderfgoed.nl; Kavelkaart Flevoland van Provincie Flevoland  
Bewerking: Stichting Canon De Noordoostpolder  
Publicatie: februari 2024