

STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



Crash No 100

Whitley T4265

02-03-1941

Noordzee /10 Km West van Haamstede



01 op 02 maart 1941

In de nacht van 1 op 2 maart voerden 131 bommenwerpers van Bomber Command een redelijk succesvolle aanval uit op Keulen. Zo werden ondermeer veertien opslagplaatsen getroffen en twee Rijnboten voor passagiersvervoer tot zinken gebracht en nog eens drie anderen beschadigd.

Vijf toestellen zochten om onbekende redenen gelegenheidsdoelen waardoor het kon gebeuren dat omstreeks 22.00 uur bomladingen nabij Westbout explodeerden en om 23.03 uur (eveneens op Schouwen) explosieven op de Meeldijk en in de Burghsche polder terwijl de volgende ochtend 132 niet ontplofte incendiaries en 13 brisantbommen werden gevonden.

Tot slot vielen omstreeks 01.00 uur explosieven op Westenschouwen.

De vliegroute verliep grotendeels over het Gefechtsbereich Zeeland maar vanwege de grotere hoogte kon de Flak slechts in beperkte mate (74 granaten van zwaar kaliber) in actie komen.

De verliezen stonden echter in geen enkele verhouding! Dertien vliegtuigen gingen verloren, waarvan het merendeel in crashes boven Engeland en meer dan 40 bemanningsleden kwamen hierbij om het leven of liepen zware verwondingen op.

Twee Ju 88C-4 nachtjagers van I./NJG 2 (Wnrs. 0377 en 0375) voerden op Gilze-Rijen crash-landingen uit waardoor aanzienlijke (extra) schade ontstond. De meldingen van 01.50, 01.55 en 01.58 uur van MFA 703 en MAA 202 moeten hiermede in verband hebben gestaan!

Summary of Bombing Results No.702

--/-- One Wellington of No.3 Group diverted and attacked a concentration of "L" shaped lights -at **Flushing** aerodrome with 6 x 500 lbs and 1 x 250 lbs as well 120 x 4 lbs incendiaries and after which fires and explosions started.

--/-- One Whitley of No.4 Group attacked **Haamstede** aerodrome with 2 x 500 lbs and 2 x 250 lbs as well 240 x 4 lbs incendiaries and small fires followed by bursts were observed.

Operations Record Book HQ No. 2 Group

--/-- Two aircraft of No.82 squadron (Watton) took off between 19.46 and landed between 23.30 and 20.28 hours. One aircraft bombed Cologne and bombs were seen to explode in target area and an aerodrome at Ouddorp was machine gunned from 300 feet on the return journey.

The second aircraft was recalled.

Marine Flak Abteilung 703

0930 Flakalarm! Maschine wird als **Fiat G-50** erkannt.

1035 Flakalarm! Unbekanntes Flugzeug in einer Höhe von 6000 Meter gesichtet. Die Maschine nimmt Kurs nach Westen und wird als Me 110 erkannt.

1053 Flakalarm! Mehrere unbekannte Flugzeuge in Richtung 10/2 mit Kurs auf Vlissingen. Die Maschinen fliegen über Terneuzen nach SO ab und werden hier nicht erkannt.

1647 Flakalarm! Eine gemeldete Maschine wird als deutsches Flugzeug erkannt.

1704 Flakalarm! Die unbekannte Maschine ist eine **W 34**.

2130 Flakalarm! Überflüge feindlicher Maschinen in großer Höhe.

- 2142 **Terneuzen schießt 9 Schuß 7½ cm bewegliches Sperrfeuer auf die Maschine von Richtung 9 nach 3 in einer Höhe von 3500 Meter.**
Scheinwerfern streiften das Ziel! Neuer Anflug aus Richtung 10.
- 2150 **Batterie Nord./- schießt 12 Schuß 8,8 cm.**
- 2153 **Batterie Terneuzen schießt 9 Schuß 7½ cm (alles bewegliches Sperrfeuer), Höhe 2000 Meter und Kurs Richtung 9 nach 3.**
- 2200 Neuer Anflug aus Richtung 10.
Batterie Nord./- schießt 12 Schuß 8,8 cm bewegliches Sperrfeuer, Kurs Richtung 9 nach 4 in einer Höhe von 2000 Meter.
Fortlaufend Einflüge von Richtung 9 nach 3 in großen Höhen.
- 2307 Flakalarm! Neuer Anflug aus Richtung 9, sehr hoch.
- 2326 Flakalarm! Neuer Anflug aus Richtung 9 scheldeaufwärts.
- 2330 Flakalarm! Anflug aus Richtung 5! Die Maschine fliegt ab nach Richtung 10.
- 0019 (am 02/03) Flakalarm! Ein – und Ausflüge feindlicher Maschinen in großen Höhen.
- 0030 **In der Nähe von Westkapelle wird eine Leuchtbombe geworfen!**
Die feindliche Maschine ist für kurze Zeit beleuchtet und wird von der Batterie Westkapelle mit 14 Schuß 2 cm beschossen!
Keine Trefferbeobachtung, Höhe 1600 Meter und Kurs Richtung 3 nach 9.
- 0039 **In der Nähe der Batterie West./- wird eine Leuchtbombe geworfen!** Das Flugzeug fliegt von Richtung 9 nach 12 ab.
- 0041 (bis 0050) Batterie **Veere** : Aus Richtung 12 – in 300 bis 400 Meter Höhe – fliegt ein Flugzeug die Batterie mit Kurs nach Richtung 8 an. **Die Maschine wird von Scheinwerfer angeleuchtet und – als sie kein ES gibt – mit ein Schuß 4 cm und drei Schuß 2 cm beschossen!**
Darauf gibt die Maschine ES und wird jetzt auch als Do 17 erkannt. Die Schüsse lagen hinter der Maschine und das Flugzeug hat mit Sicherheit keine Treffer bekommen.
- 0047 Neuer Anflug aus Richtung 3 in einer Höhe von 3000 Meter.
Batterie Nord./- schießt 12 Schuß 8,8 cm, Batterie Mitte./- 9 Schuß 8,8 cm und Batterie Ost./- 11 Schuß 7½ cm (alles bewegliches Sperrfeuer)
Die Maschine fliegt nach Richtung 11 ab.
- 0131 Flakalarm! Mehrere unbekannte Maschinen überfliegen – aus Richtung 3 und 4 kommend – in großer Höhe den Bereich.
- 0155 **Notsignal in Richtung 3! Scheinwerfer leuchten nach Gilze-Rijen.**
- 0230 Flakalarm! Unbekanntes Flugzeug – über dem Flugplatz – kurvt in großer Höhe und fliegt ab nach NW.

Marine Artillerie Abteilung 202

- 0930 (bis 0935) Flakalarm der 1./-! Flugzeuge als 2 **Fiat** erkannt.
- 1025 (bis 1043) Flakalarm der 1./-! Eine Blenheim in 150°.
- 1053 (bis 1105) Flakalarm der 1./- und 4./-! Mehrere unbekannte Flugzeuge in 300°. Die Maschinen drehen nach Westen ab.
- 1747 (bis 1658) Flakalarm der 1./- und 4./-! Unbekannte Flugzeuge in 210°
- 2130 (bis 2250) Flakalarm der 1./- und 4./-
- 2142 (bis 2315) Flakalarm der 2./-! **Um 2212 Uhr und 2310 Uhr Leuchtschirme in 220°.**
- 2153 (bis 0015 am 02/03) Flakalarm der 3./-!
Um 2215 Uhr, 2305 Uhr und 0115 Uhr Bombenabwürfe in 130°, Entfernung 2000 Meter.
- 2307 Flakalarm der 1./- und 4./-! Ein unbekanntes Flugzeug in 330°, daß nach Osten abdreht.
- 2320 (bis 2330) Flakalarm der 1./-! Ein unbekanntes Flugzeug in 360°, daß abdreht.

- 2343 (bis 2348) Flakalarm der 1./-! Ein unbekanntes Flugzeug in 90°, daß nach 300° abdreht.
- 0004 (bis 0103) Flakalarm der 1./-! Ein unbekanntes Flugzeug in 120°. **Eine Leuchtbombe in 210° wurde vom 1. Gewehr mit 15 Schuß 2 cm beschossen!**
- 0010 Bis 0125) Flakalarm der 2./-! **Detonationen um 0047 Uhr und 0050 Uhr in 200°!**
Leuchtschirme um 0025 Uhr in 240°, 0037 Uhr in 235° und 0040 Uhr in 220°.
- 0019 (bis 0103) Flakalarm der 4./-! **Um 0030 Uhr kam ein unbekanntes Flugzeug aus 110° und warf in 260° - etwa 500 Meter Entfernung – eine Leuchtbombe, die in Richtung 60° über Fla- Nord./- und Scheinwerfer Nord abtrieb.**
Fla-Nord feuerte 45 Schuß 2 cm in Richtung des Flugzeuges und auf die Leuchtbombe
Das Flugzeug entfernte sich in 280°.
- 0040 (bis 0115) Fliegeralarm der 3./-! Ein feindliches Flugzeug flog – von 45° kommend – in 150 Meter Höhe die Batterie an! **Es wurde sofort von Scheinwerfer B erfaßt und von Flak und MG beschossen! Das Flugzeug nahm Scheinwerfer und Batteriestellung beim Anleuchten sofort unter MG-Feuer, umkreiste die Batterie fortwährend feuernd und flog erneut an und über die Batterie in 200° ab.**
Munitionsverbrauch 87 Schuß 2 cm.
- 0111 (bis 0128) Flakalarm der 4./- und 1./-! Ein unbekanntes Flugzeug in 120°, daß abdreht.
- 0137 (bis 0145) Flakalarm der 4./- und 1./-! Ein unbekanntes Flugzeug über der Batterie.
- 0150 **Das Flugzeug aus 180° gab Not ES!**
Der Scheinwerfer der 3./- leuchtete das Flugzeug heim.
- 0158 **Notsignal! Scheinwerfer der 5./- leuchtete 6 Minuten!**
- 0232 (bis 0240) Flakalarm der 1./-! Ein unbekanntes Flugzeug über Middelburg und Flugplatz, sehr hoch.

KTB Führer der Motorbootsverbände.

Nachts rege feindliche Flugtätigkeit im ganzen Einsatzgebiet wobei Abwurf von Leuchtfallschirmen. **Bombenabwürfe wurden bei Haamstede und Burghsluis beobachtet.**
Boot 29 der Rheinflottille hat sich mit MG-Beschuß (Verbrauch 750 Schuß) an der Abwehr beteiligt!

KTB der Flußräumflottille

- Zierikzee A 13 und A 35
- Zijpe A 23 und A 33 (auf dem Wege nach Zierikzee)

Bomber Command verliezen nabij de Zeeuwse kusten.

- Whitley Mk.V (T4265) van No.10 squadron – om 19.30 uur gestart van Leeming Yorkshire - stortte naar alle waarschijnlijkheid ten westen van Haamstede in de Noordzee.
Om 00.48 uur werd een noodoproep ontvangen waarbij om hulp werd gevraagd! Berekend werd dat zij zich op dat moment bevonden op een positie 10 kilometer ten westen van Haamstede met een op Orfordness gerichte koers.
Er werd nooit meer iets van hen vernomen of gevonden.
Sgt. Alfred Charles Hoare mia
Runnymede Memorial Panel 45
Sgt. Philip Henry Woodbridge mia
Runnymede Memorial Panel 55

Plt.Off. Alan Addison Florigny	mia
Runnymede Memorial Panel 32	
Sgt. Charles John Woods	mia
Runnymede Memorial Panel 55	
Sgt. Alfred Coates	mia
Runnymede Memorial Panel 41	

- Whitley Mk.V (T4261) van No.102 squadron – om 18.44 uur gestart van Topcliffe Yorkshire - voerde om 23.07 uur vanwege brandstofgebrek ter hoogte van Cromer (Norfolk) een noodlanding op zee uit (zie bijlage). Vier van de vijf bemanningsleden konden gelukkig op tijd worden gered maar voor de vijfde – een broer van de hierboven gesneuvelde Plt.Off. Florigny – kwam alle hulp te laat.
Sqn.Ldr. Clive Eugene Erwin Florigny mia
Runnymede Memorial Panel 28

Het drama van de Whitley van No. 102 squadron

(concept ontleend aan “En nooit was het stil” van G.J.Zwanenburg)

Deze nacht was Keulen het hoofddoel; het weer was slecht – in Nederland ZW 5 – 6 en een dik wolkendek maar volgens de meteo zou het boven het doel helder zijn.

Dat bleek inderdaad het geval te zijn maar op de terugweg kwamen diverse vliegtuigen toch door het weer in de moeilijkheden en zo ook de bemanning van Whitley ‘S’ van No.102 squadron. De vlucht vond plaats met één van de vluchtcommandanten als piloot en – hoewel een ervaren vlieger – was dit pas zijn zesde operationele vlucht.

Tot Keulen ging alles goed maar, nadat de bomlading was afgeworpen, begonnen de problemen. Het zogenaamde Strike Report kon niet worden doorgegeven omdat de zender was uitgevallen en niet kon worden gerepareerd. Het gegeven dat elke verbinding met de thuisbasis onmogelijk bleek te zijn, was in eerste instantie echter nog geen bron voor verontrusting.

Het dichte en laaghangende wolkendek belemmerde elk grondzicht en ook op grotere hoogte bleek het wolkendek gesloten te zijn zodat de sterren niet goed zichtbaar waren. Zodoende werd slechts op gegist bestek gevlogen en begon men zich zorgen te maken. De lucht zat vol electriciteit en het St. Elmus vuur danste op de propellers en de lopen van de mitrailleurs.

Bij hun ETA bleek er nog geen grondzicht te zijn en men had aan boord geen flauw idee waar men nu was. Plotseling zagen ze door een gat in de bewolking tot hun grote vreugde de lichten van een vliegveld. Welk vliegveld het was wist men niet maar het was ‘elke haven in een storm’.

Op 300 meter verkreeg men grondzicht en bereidde men zich voor op de landing.

Vlak boven de baan – bijna te laat – werd een rode lichtkogel van de verkeersleiding waargenomen; het signaal om niet te landen. De piloot startte door en trok het landingsgestel weer in, zich afvragend waarom ze niet binnen mochten komen.

Tot hun verbazing zagen ze vlak daarna weer het water van de zee aan de NW kant van het vliegveld en zodoende drong het tot hen door dat het een vliegveld op één van de Zuid-Nederlandse eilanden – in dit geval **Haamstede** – moest zijn en dat zij, dank zij een niet erg oplettende Duitse officier, aan gevangenschap waren ontkomen. Tevens wist men weer waar men was zodat de piloot de nieuwe te vliegen koers kon worden opgegeven. Het tweede probleem diende zich alweer op; de tegenwind bleek veel sterker te zijn geweest dan men had opgekregen zodat het nog stond te bezien of men Engeland kon halen.

Bovendien kon men geen S.O.S. uitzenden!

Na ± 20 minuten te hebben gevlogen meldde de piloot dat de brandstofmeters op nul stonden en dat een noodlanding op zee moest worden uitgevoerd. De dinghy werd gereedgemaakt en de toegangsdeur losgehakt om te voorkomen dat deze na de klap op het water klem zou komen te zitten.

Daarna werden de crash-posities ingenomen.

De Whitley bleek wederom een vrij stevig gebouwd vliegtuig te zijn en ondanks de impact bleef het toestel drijven. De dinghy werd naar buiten gebracht, waarna deze zichzelf opblies en vier bemanningsleden aan boord gingen, zij het met enige moeite want twee van de vier vielen eerst in het water en moesten door de anderen aan boord worden getrokken. Ook brak de lijn, waarmee de boot aan het vliegtuig vastzat waarna de dinghy wegdreef zonder dat ze er met de harde wind en ruwe zee ook maar iets aan konden doen.

Maar ook zonder dat de piloot al bij hen aan boord was!

Deze had zich uit de cockpit kunnen losmaken en was boven op het vliegtuig geklommen, maar dat had tijd gekost. Teveel om bij de rubberboot te kunnen komen, die nu zonder hem wegdreef.

De vier bemanningsleden zagen hem nog wel staan, ze riepen uit alle macht maar het was onmogelijk om naar hem toe te komen; de wind was veel te sterk!

Machteloos moesten zij toezien hoe – zo dichtbij en toch weer zo ver af – de Whitley zonk en de piloot met zich meenam.

De vier overlevenden hadden geluk; na ruim zeven uren in de dinghy te hebben rondgedreven werden ze door de bemanning van een patrouillerende Blenheim opgemerkt, die een vissersboot (zo dicht waren ze al bij de Britse kust) op hen afstuurde. Kort daarna werden ze aan boord genomen en verzorgd. De piloot van de Whitley – Sqn.Ldr. Florigny – verdronk en is sindsdien vermist gebleven.

Een enkele keer slaat het noodlot dubbel toe! Nog twee bommenwerpers kwamen deze nacht in de Noordzee neer, een Wellington en een tweede Whitley. Deze laatste was van No.10 squadron waarvan de gehele bemanning om het leven kwam.

Daarbij was ook Plt.Off. Florigny, de jongere broer!