

STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



Crash No 26

Potez 631

11-05-1944

Vlissingen



L'Aéronautique Navale contra Luftwaffe.

De Fransen hielden er terecht rekening mee dat de Duitsers op de hoogte waren van hun scheeps – en troepenbewegingen.. Reden genoeg om vliegtuigen van de Aéronavale in te zetten voor de zo noodzakelijke dekking vanuit de lucht. Op het vliegveld Calais-Marck was het escadrille AC-2 gestationeerd. Deze eenheid was uitgerust met de Potez 63-11, een tweemotorig toestel dat qua uiterlijk met de Messerschmitt Bf 110 te vergelijken was maar in prestatie te kort zou (blijken) te schieten.

(Beperkte) ondersteuning van de Royal Air Force.

Van 1330 tot 1734 patrouilleerden Hawker Hurricanes van Nos.601, 56 en 32 squadron alsmede Bristol Blenheims van 25 squadron langs het Nederlandse kustgebied van Blankenberge tot aan Ijmuiden.

Meerdere malen kwam het tot het waarnemen van Duitse formaties zonder dat dit echter (helaas) tot gevechtscontacten leidde.

De Franse Marine was minder terughoudend! In de namiddag, kort na vier uur, startten zes Potez 63's van Calais-Marck om eenzelfde aantal toestellen van AC-1 – die boven de toegangswateren tot de Westerschelde hadden gepatrouilleerd – af te lossen.

De Franse vliegtuigen vlogen in wijde bochten boven de rivier. Na ongeveer vijftien minuten werd door de vliegers een formatie Heinkels van III./KG 27 waargenomen, die uit oostelijke richting kwamen en als opdracht hadden om spoorwegdoelen, depots en opslagplaatsen nabij Middelburg en Vlissingen te bombarderen. Met zoveel scheepvaart op de Westerschelde maakten de piloten van III./KG 27 nu echter aanstalten om deze varende doelen aan te vallen.

AC-2 - scoren en verliezen.

De Potez's stortten zich in duikvlucht op hun tegenstanders waarbij Capitaine de Corvette Jozan keer op keer een Heinkel vanuit verschillende posities wist te treffen.

- o Deze machine – de Heinkel He 111P-2 1G+?? van 7./KG 27 – werd zwaar beschadigd en moest met kapotgeschoten motoren een noodlanding uitvoeren nabij Kapelle waarbij de machine geheel verloren ging. De vier bemanningsleden werden door Nederlandse soldaten krijgsgevangen gemaakt. Eén van hen overleed echter de volgende dag reeds aan zijn verwondingen waarna hij – uiteindelijk – op de Duitse militaire begraafplaats te Goes werd bijgezet.

Na 22 mei konden de twee eerstgenoemden weer naar hun eenheden terugkeren!

Oblt. Wolf Bodenberger	FF	pow
Fw. Otto Fiedler	HBO	pow
Uffz. Klaus Migge	Bf	pow/wia
Uffz. Willi Hettich	Bm	†

- o Tijdens de terugvlucht van deze opdracht gleeed de zwaar beschadigde He 111P-2 1G+?? van 8./KG 27 af, waarna de machine neerstortte bij Steinhude. Het toestel explodeerde bij het neerkomen, waardoor de gehele bemanning om het leven kwam. Als oorzaak van dit ongeval en tot op heden onbekende succes werd vleugelbreuk “nach Feindbeschuß” aangegeven.

Uffz. Erich Eichler	FF	†
Gefr. Karl-Heinz Becker	HBO	†

Ogefr. Georg Lewioda
Flg. Walter Hammerschmidt

Bf †
Bm †

Het ZG 26 escorte mengt zich in de strijd.

Momenten later mengde het Zerstörer escorte zich in de strijd. Ondanks dit gegeven viel één van de Franse piloten toch weer opnieuw de Heinkel formatie aan. Voordat deze echter het vuur kon openen werd het toestel reeds getroffen door het vuur van de Messerschmitt's.

De luchtschutter van de Potez gaf lange vuurstoten af op de Duitse jagers maar resultaat kon niet worden waargenomen. Intussen was de Potez opgejaagd tot vlak voor de Boulevardmuur bij Vlissingen. Wellicht in een laatste poging werd opgetrokken en het is niet ondenkbaar dat de Franse piloot zijn toestel aan de grond wilde zetten op het vliegveld van Vlissingen, dat precies in de vliegbaan lag en bij de toen heersende windrichting had de Potez rechtstreeks kunnen landenⁱ.

- o De Potez 63-11 miste op een haar na de torenkraan van de Schelde waarna het om 1720 met een geweldige klap tegen de voorgevel van een huis aan de Verkuyl Quakkelaarstraat in Vlissingen sloeg. Het achterste gedeelte van de romp met de dubbele kielvlakken bleef schuin omhoog steken. Onder leiding van Dr.Jens moesten leden van het Rode Kruis van Vlissingen de zwaar verminkte stoffelijke resten uit het vliegtuig bergen. Beiden werden op de rooms-katholieke begraafplaats van Middelburg ter aarde besteld. Hoewel ze op naam konden worden geïdentificeerd, werden zij in 1949 als onbekenden overgebracht naar de Franse militaire begraafplaats te Kapelle. Bij de exhumatie werden zij aangetroffen 'gewikkeld in een parachute'.ⁱⁱ

Maître-Pilote Georges Saméry

†

Quartier-Maître Eugène Le Maresquier

†

- o Nog een tweede Potez werd door de Messerschmitt's onderschept en neergeschoten. De twee inzittenden konden zich – zij het met verwondingen – met hun parachute redden. Zij kwamen in de omgeving van Biervliet neer en werden door de bevolking onmiddellijk voor vijandelijke parachutisten aangezien. Het vliegtuig crashte nabij de Pyramide, een gehucht ten zuidoosten van Biervliet.

Van alle kanten stroomden de nieuwsgierigen naar het neergestorte vliegtuig waarvan slechts een rokende hoop metaal was overgebleven. Franse militairen – die even later eveneens aankwamen – sloegen met de helm een trommel uit het machinegeweer om ontploffing te voorkomen.

Het wrak is daar vervolgens nog geruime tijd blijven liggen.

Deze luchtoverwinningen werden toegekend aan Ofw.Fritz Stahl van 4./ZG 26ⁱⁱⁱ.

Lieutenant de Vaisseau Albert Julien Emile Antoine Folliot

safe

Maître Maurice Robert Frey

safe/wia

Compte-rendu de capitaine de corvette Jozan.^{iv}

1200 heures Départ d'une patrouille triple de protection du convoi de Walcheren. (enseigne de vaisseau Graignic^v). Retour sans incident.

1600 heures Patrouille triple de protection (lieutenant de vaisseau Ferran)
Pas d'incident.

1730 heures Patrouille triple de protection (capitaine de corvette Jozan) et relève au-dessus de Flessingue de la patrouille Ferran. C'est au cours de cette mission qu'intervinrent le bombardement du convoi et de son escorte, et les combats aériennes de Flessingue.

Combat de Flessingue.

La relève de patrouille Ferran s'effectue vers 18 heures 15.

De 18 h 15 à 18 h 45, la patrouille évolue au-dessus des convois dont une partie est déjà au mouillage de Flessingue, l'autre partie avec son escorte de torpilleurs stoppée à l'entrée de la rade.

La patrouille de protection est ordonné en trois patrouilles simples légères étagées de 500 mètres, le Chef de patrouille, le plus bas, croisant à une altitude moyenne de 1500 à 2000 mètres.

C'est vers 19 heures que la D.C.A. signale l'arrivée d'avions qui viennent par groupes de deux où de trois en provenance du N.E., de l'E. et du S.E.

La visibilité est mauvaise, le soleil étant bas et l'atmosphère très embrumée. Quelques minutes sont perdues à reconnaître la nationalité de ces bimoteurs qui ressemblent beaucoup des "Blenheim" anglais et qui, d'après les renseignements, devaient opérer dans ce secteur. Quelques bonnes occasions d'attaques sont de ce fait manquées. La chute des premières bombes, nous enlève nos derniers doutes et le combat s'engage prenant très vite l'allure d'une mêlée confuse d'actions individuelles.

De la lecture des comptes rendus d'engagement qu'on lira plus loin, ressort très nettement la physionomie générale de combat. Les bombardiers allemands qui arrivent par groupes de trois sont très nombreux et essaient d'attaquer la flotte soit en bombardement horizontal, soit en demi-piqué.

La présence au-dessus du convoi des Potez 63 de la flottille, ne semble pas d'abord le troubler. Ils tolèrent que nous venions les reconnaître de tout près, sans réagir aucunement et notre première manœuvre d'attaque est bien souvent laissée sans poste.

Ce n'est qu'après les premières passes que les défenses arrière se mettent en action et n'arrosent de leurs balles traçantes – C'est dans ces conditions étonnantes et très favorables que nos appareils, armés d'un canon chargé à 60 obus et d'une mitrailleuse chargée à 300 cartouches, ont pu obtenir d'excellents résultats: **deux Heinkel que nos bateaux ont vu tomber en flammes, deux autres certainement abattus, mais sans que leur chute ait été contrôlée par nos bateaux car nos avions se portaient à la rencontre des allemands et les combats se sont déplacés vers l'Est; trois autres enfin qui ont été vus leurs moteurs en feu, désemparés, route en piqué vers l'Est.**

Nos avions ont bénéficié d'une méprise – les bombardiers allemands avaient qu'ils devaient être protégés par des Messerschmitt 110 et nos Potez 63 leur ressemblent énormément! Cette première phase des combats a été un complet succès et les très nombreux bombardiers, ils devaient être pour moins une quarantaine, ont été pour la plupart désunis et repoussés avant de parvenir en position de lancer leurs bombes.

Il semble bien que ce soit après que nos avions ont épuisé la totalité de leur chargement, et qu'ils sont en train de faire recharger leurs armes, opération extrêmement difficile et presque impossible, quand le mitrailleur est de corpuler moyenne où que l'avion est obligé de manoeuvrer, que sont intervenus les Messerschmitt 110.

Pour ceux de nos appareils surpris, la défense est presque impossible, ces ennemis ont une supériorité de vitesse de 150 kms et un armement triple du nôtre : 2 canons et 4 mitrailleuses

contre 1 canon et 1 mitrailleuse. LeL.V. Folliot les aperçoit et est immédiatement abattu. Mais là encore la méprise nous favorise, les Messerschmitt qui devaient être 3 groupes de 6 nous prennent pour des amis et leur hésitation permet à nos équipages de profiter d'une couche de nuages bas pour s'échapper.

Deux des nôtres ont été abattus mais heureusement les bombardiers après avoir perdu 6 de leurs ont abandonné leurs attaques! Les Messerschmitt 110 sont arrivés trop tard. Encore une erreur des procédés tactiques de l'Air: la protection se fait sur une zone fixe et entre des heures déterminées, ce qui élimine toute possibilité de changement dans la manoeuvre et laisse à découvert les forces à protéger à l'aller et au retour. Ces procédés nous coûteront 2 appareils devant Ostende et la moitié d'une escadrille de bombardiers en piqué (AB-1 au pont d'Origny).

Engagement du capitaine de corvette Jozan – Second-Maître (radio) Bodros.^{vi}

Vers 19 h la patrouille triple croisait au-dessus du convoi, la patrouille basse, celle du Commandant du Flottille à 1500 m. Les patrouilles Folliot et Graignic au-dessus de moi, étage 500 m.

Mon équipier, le maître pilote Dupont aperçoit le premier des avions douteux et prend la direction de la route jusqu'au moment où j'aperçois deux groupes de 3 avions à 1500 m d'altitude, se dirigeant cap à l'Ouest sur la partie du convoi mouillage de Flessingue.

Je ne reconnais pas tout de suite la nationalité de ces avions que j'escorte pendant quelques minutes afin de mieux distinguer leurs marques. Ils sont allemands et au moment où je dégage, deux Potez 63 attaquent ce premier groupe, qui vire sur la droite en bonne formation, après avoir lâché ses bombes.

Je tombe sur un groupe de 2 Heinkel et j'attaque par l'arrière l'appareil de queue qui, touché, se détache de son chef. Avant ma seconde passe, j'aperçois dans mon collimateur, le 5ème appareil, à la traîne, d'une autre section; je suis dans le soleil, invisible, et je le tire à hauteur par l'avant de son travers babord puis par son travers sans réaction de sa part.

Certainement touché et gravement, un moteur crachant une fumée grise, il vire brusquement et se met en descente cap au N.N.E. en passant sur l'île de Beveland.

Je n'ai donc pas de manoeuvre à faire pour le tirer par l'arrière et dans l'axe. La réaction des mitrailleuses arrière est très forte. Je vois son 2ème moteur le droit, qui commence à fumer et cette poursuite à très grande vitesse, m'éloignant trop du convoi, j'abandonne en dégageant en virage à droite. A ce moment, mon appareil est fortement ébranlé par un choc brutal (coup de mitrailleuse lourde ou de canon à l'extrémité inférieure de l'aile droite).

Tout allant bien à bord, je reviens sur le convoi, et vois dans le S.E. un Heinkel poursuivi par 2 Potez 63 dont celui de tête, bien placé dans la queue de l'ennemi, ne cesse de le mitrailler. Je fais rallier ces deux Potez et avec cette patrouille d'occasion, je me dirige sur un Heinkel isolé qui fait route à l'Est presque à contre bord à 500 m. sous moi.

Je l'attaque par retournement, je le tire à la verticale, puis sur l'arrière.

Au cours de cette manoeuvre, je ne suis pas tiré. Je dégage par dessous et profitant de ma vitesse, je me mets en position d'attaque à sa hauteur et sur son avant. Le Heinkel pique très fort et vire en me présentant son arrière; j'en profite pour le tirer, en excellente position. Malheureusement il ne me reste plus que quelques balles de mitrailleuses. Après les avoir épuisées, j'abandonne cet avion qui pique de plus en plus, cap au N.E. avec un moteur en feu et l'autre laissant échapper de grandes fumées grises.

Pendant que le mitrailleur essaie de recharger les armes, je reviens vers le convoi dont je suis éloigné d'une dizaine de kilomètres dans l'Est. J'aperçois au-dessus de Flessingue, une grande activité aérienne, aussi j'approche avec circonspection en cherchant quelques camarades de combat. J'en aperçois trois en vol de groupe et je bats des ailes pour les faire rallier. L'un d'eux se détache et dans sa manoeuvre de prise de poste ou d'attaque je reconnais un Messerschmitt 110.

Je manoeuvre pour me dérober en vitant serré et en montant à plein gaz. Je me dérobe sans difficulté ce dont je ne suis pas peu étonné.

Devant cette apparition imprévue, je juge bon de prendre un peu de champ, pendant que mon mitrailleur essaie de recharger les armes. Mais le temps passe et pressentant que je reste seul sur le champ de bataille, je m'échappe en passant sur la terre, pour retrouver la côte sur Zeebrugge.

A ce moment, je vois un groupe de 3 Heinkel que je ne peux encore attaquer n'ayant que mon canon réarmé. Je tiens le contact et je fais par phonie, les signaux de conduite qui seront malheureusement mal entendus par le P.C. de chasse.

J'atterris à Marck où je ne retrouve que trois appareils des 6 qui ont été engagés.

Engagement du Maître pilote Dupont – Quartier-Maître radio Blestel.^{vii}

Le Maître pilote Dupont a été abattu devant Oostende, le 18 mai. Je n'ai plus de souvenir exact de son compte-rendu qui s'est perdu avec toutes les archives de la Flottille.

Engagement du Maître pilote Billotet – Quartier-Maître mitrailleur Secondi.^{viii}

L'Equipier de la 1ère patrouille (Mtre. Dupont) bat des ailes et prend le cap qui me fait voir un groupe de 3 Heinkel qui se présente pour bombardier le convoi en rade de Flessingue.

De toutes les directions arrivaient des groupes de 2 ou 3 bombardiers et c'est à ce moment que commença le combat. Le L.V. Folliot, mon chef de patrouille, attaque le 1er Groupe de 3 Heinkel; je fonce derrière lui et je vois l'avion attaqué par L.V. Folliot abandonner et perdre de l'altitude. Au cours de cette première passe, le moteur droit du Heinkel visé se met à fumer et l'avion se détache de son chef.

Je ne l'ai pas suivi, d'autres groupes d'ennemis étant en meilleure position pour être attaqué par moi.

J'attaque par l'arrière et en piqué un autre groupe de Heinkel et je vois l'avion visé partir en piqué jusqu'à l'eau qu'il percute. Je n'ai plus de munitions, je donne l'ordre à Secondi de recharger les chargeurs et je prends de l'altitude en cherchant mon chef de patrouille et les autres Potez 63.

C'est à ce moment que j'aperçois 6 ou 7 avions en ligne de file que je prends d'abord pour des Potez venus en renfort. Arrivé à leur hauteur, je reconnais des Messerschmitt 110 et j'essaie de m'échapper en piquant et en virant très serré. Je n'y arrive pas et je suis poursuivi par 5 appareils, 3 d'un côté, deux de l'autre.

Je tante alors une manoeuvre désespérée, une vrille commandée que j'arrête au ras de l'eau et je profite de quelques secondes de répit pour foncer dans des nuages qui se trouvent dans le Sud.

J'en sors au-dessus d'Anvers et j'atterris à Marck où j'apprends que 3 de nos appareils ne sont pas rentrés.

Engagement de l'Enseigne de Vaisseau Graignic – Second-Maître radio Minier.^{ix}

Au-dessus de Flessingue on aperçoit un bombardier anglais qui était suivi à quelques kilomètres par un groupe important d'appareils que nous n'avions pas encore identifiés.

A ce moment, j'étais environ à deux cents mètres derrière le Mtre. Dupont et légèrement au-dessus de lui, mon sectionnaire était à 300 m. derrière moi, altitude moyenne 2.500 m. Les

appareils douteux étaient des Heinkels que le Maître Dupont reconnaît un peu trop tard. Il manque son attaque; mieux placé que lui je fais en retournement et me retrouve dans la queue de l'appareil de droit de la formation ennemie.

Je tire trois rafales, le moteur gauche du Heinkel laisse échapper des fumées blanches puis noires; l'appareil pique sous un angle d'environ 45° puis passe sur le dos et disparaît dans la couche nuageuse qui était à 800 m. d'altitude environ.

Après ce combat il ne me reste plus de munitions de canon. Je reprends de l'altitude en spiralant à la verticale de Flessingue. J'aperçois à quelques kilomètres dans le N.O. une formation de trois ou quatre appareils que je pense être des Potez 63. Je décide de rester encore quelques minutes et je vois passer devant moi un Heinkel isolé qui attaquait en semi-piqué un petit paquebot Belge, transport de troupes, mouillé devant Flessingue. Je pique à environ 500 m. derrière le Heinkel, plein gaz, je n'arrive pas à le tirer rattraper, mais il a dû me voir car immédiatement il largue ses bombes qui tombent à plus de deux cents mètres du paquebot et il disparaît en faisant un grand virage à droite en piquant.

J'abandonne la poursuite pour reprendre de l'altitude toujours à la verticale de Flessingue; arrivé à environ 2.500 m. J'aperçois légèrement au-dessus de moi une formation de 5 appareils que j'ai pris d'abord pour des Potez 63. Arrivé sous eux, j'aperçois la croix noire et en même temps je vois un sixième appareil qui arrive derrière moi à environ 300 m.; j'étais en léger virage à gauche, je serre brutalement mon virage et l'appareil que j'avais finalement reconnu pour un Messerschmitt 110, me passe derrière sans pouvoir me tirer. A ce moment, les cinq appareils qui étaient au-dessus de moi disloquent leur formation pour attaquer, mais je pars en piqué à la verticale sur retournement et disparaît dans la couche nuageuse avant qu'ils n'aient eu le temps de me rattraper.

Quelques minutes plus tard, je ressors des nuages, et j'aperçois deux appareils assez éloignés les uns des autres que j'ai cette fois bien identifiés pour le Potez 63. Je les rejoins et nous rentrons au terrain de Calais-Marck. Depuis la première attaque j'avais perdu mon sectionnaire, le Maître Samery que je n'ai plus jamais revu par la suite.

Engagement du Lieutenant de Vaisseau Folliot – Maître radio-volant Frey.^x

Vers 18 h 45 le Maître Dupont bat des plans et prendre l'altitude. Aperçu vers 18 h 50, quatre bombardiers route au S.W. le long de la côte S. de l'embouchure de l'Escaut.

Attaque en piqué par le travers AR droit des bombardiers en dégageant d'assez loin. Je crois reconnaître des Blenheims qui devaient participer à la protection – Repris de l'altitude.

A ce moment mon radio me signale que les bateaux du convoi qui longeaient la côte Sud de l'embouchure de l'Escaut sont bombardés. J'aperçois 3 bombardiers route au N.E. Je fais rallier mon sectionnaire et je prononce une attaque en retournement de façon à me trouver en position de tir dans l'axe AR du sectionnaire de droite qui est un peu en retrait. Au moment où j'arrive à 150 m. dans l'axe, un Potez 63 que je ne peux identifier me passe au-dessus à 4 ou 5 mètres et tire le même appareil. Je reste derrière lui en attendant qu'il dégage. Sitôt cet appareil dégage, je mets plein gaz et remonte l'allemand.

Dès les premières salves son moteur droit prend feu et je vois des morceaux d'appareil se détacher. L'appareil abandonne le vol de groupe et se met à piquer. Je le suis en vidant mes chargeurs de mitrailleuse et de canon.

L'appareil disparaît dans une couche de nuages et je le perds à ce moment. Je reprends de l'altitude pendant que Frey remplace les chargeurs. Pendant cette opération j'aperçois un

bombardier isolé qui remonte après avoir bombardé les bateaux en demi-pique devant le port de Flessingue. Je le prends en chasse et le remonte dans la queue route au N.E. Il me tire dessus; mais je ne peux lui répondre tout de suite les chargeurs n'étant pas encore parés. Lorsque je commence le feu, l'appareil se dérobe immédiatement en virage en piqué. Je le suis en continuant à tirer mais le canon s'enraye et peu après la mitrailleuse s'arrête.

J'abandonne le combat et décide de rentrer – Je réarme plusieurs fois ma mitrailleuse et réussis à la désenrayer avec le concours de Frey. Je reprends de l'altitude pour rentrer et éviter la D.C.A. qui nous tire dessus depuis le début de l'engagement. Vers Flessingue, j'aperçois un bombardier isolé qui amorce son piqué pour bombardier les bateaux.

Je pique immédiatement en tirant de loin avec la mitrailleuse pour attirer son attention. Il abandonne le bombardement et se dérobe en virage en descente. Je le suis et vide ma mitrailleuse sans résultat apparent. J'abandonne le combat et reprends de l'altitude pour rentrer. A noter que j'ai perdu tous les Potez depuis le début. Vers 2.000 m. j'aperçois un bombardier isolé qui fait route inverse légèrement plus haut. J'ai l'impression qu'il ne m'a pas vu. Je préviens Frey d'être prêt à le tirer dès que nous n'auront dépassé.

Frey vide son chargeur et touche l'appareil allemand à son moteur droit d'où part une grosse fumée noire. L'appareil allemand se met en piqué très accentué et Frey le perd de vue. A ce moment, en levant la tête, il aperçoit 6 Messerschmitt 110 qui nous piquent dessus par l'AR et légèrement par la gauche. Il me prévient; mais à l'instant même où j'amorce un virage à gauche je reçois un choc formidable. **Le moteur droit prend feu, un morceau de l'ail de droite se détache et l'appareil me semble désespéré!** Je dis à Frey de sauter et je réussis à évacuer l'appareil une quinzaine de secondes après; sitôt en parachute j'aperçois légèrement plus haut un autre parachute, celui de Frey qui en réaliser avait sauté environ 1 seconde après moi. **Je n'étais pas blessé, mais Frey était assez grièvement blessé aux 2 jambes et au bras droit (2 balles dans la jambe droite, 2 dans le bras droit et de nombreux éclats dans la jambe gauche).** Atterrissage à la frontière Hollande-Belge, près d'une ferme dont je ne me souviens pas le nom.

A noter que le Messerschmitt 110 qui m'a descendu et qui a dû me tirer par l'AR en dessous, m'a tourné autour pendant que j'étais en parachute mais ne m'a pas tiré pendant la descente.

Bijlage – Amiral Graignic

(Ontleend aan Icare No.61)

Le début de la journée du 11 mai se passe sans accrochage; les patrouilles qui se succèdent en protection du convoi rentrent sans avoir vu d'avion ennemi. En fin d'après midi, je fais partie d'une patrouille triple.

Le commandant Jozan leader et son équipier, le lieutenant de vaisseau Folliot et son équipier et moi avec le second maître Samery, un Alsacien un peu bourru dans lequel j'ai une confiance totale.

Nous decollons vers 17h30. Pour une fois, ma radio marche et le téléphone de bord également.

La visibilité n'est pas très bonne. En faisant route sur Walcheren, le commandant Jozan monte à 2000 m et chaque patrouille s'étagé de 500 m par rapport à l'autre.

Pendant quelques minutes, nous patrouillons un peu à l'est des bateaux dans un calme parfait, puis nous voyons en dessous de nous quelques éclatements de DCA et un bimoteur isolé, qui fait cap à l'ouest. Nous descendons pour l'identifier, c'est un Blenheim!

Nous avons à peine le temps de remonter qu'apparaît une importante formation de bimoteurs à la suite du Blenheim et sensiblement à la même altitude.

Cette-fois-ci, pas d'hésitation, nous reconnaissons des Heinkel! Il y a en à une nuée en formation assez lâche. Un rapide coup d'oeil dans le ciel, il n'y a pas de chasse allemande en protection. Les trois patrouilles de Potez foncent. Je choisis un Heinkel qui ne réagit pas. Sans doute me prend-il pour un des Messerschmitt 110 qui devait assurer sa protection.

Je tire d'abord sur un moteur qui prend feu, puis sur l'autre qui se met à fumer. L'appareil largue ses bombes n'importe où et perd de l'altitude.

Je vide mon chargeur de canon dans son fuselage et il va s'abîmer en mer, non loin des bateaux, ainsi que ceux descendus par mes camarades.

Il ne me reste que quelques cartouches de mitrailleuse de 7,5 mm et j'ai moi-même perdu de l'altitude. Je dégage et commence à remonter. La formation des Heinkel est complètement dispersée. Les survivants disparaissent à l'horizon. Je ne vois aucun Potez, pas même Samery qui, je le suppose, a dû choisir une autre victime. Continuant à monter, j'aperçois – un peu plus haut que moi – cinq petits bimoteurs qui semblent défiler comme à la parade. J'allais les prendre pour mes cinq camarades quand, tout à coup, je vois assez loin derrière moi et sixième appareil qui manoeuvre pour se mettre dans ma queue. Je fais un virage serré et transforme la passe par l'arrière en une passe par l'avant; ni l'un, ni l'autre n'arrivent en positions de tir.

Pendant ce temps, les cinq autres appareils ce sont des Messerschmitt 110, piquent sur moi. J'adopte la même tactique, je fais face et une fois de plus, ni les uns ni les autres ne peuvent tirer. En un éclair, je réalise la folie d'un combat alors que je n'ai plus de munitions de canon. Les Messerschmitt, entraînés par leur vitesse, sont en virage mais assez loin de moi, j'en profite pour partir en retournement et je pique à la verticale vers la mince couche de brume salvatrice. Je ne vais pas pour autant retrouver ma sérénité, parce qu'en me tordant le cou je distingue un bimoteur derrière moi. Naturellement, le téléphone de bord ne marche plus et le fidèle minier ne tire pas sur les ficelles.

Je me demande même s'il n'est pas blessé parce que je ne le vois pas bouger. Je prend la décision de tenter le tout pour le tout. J'estime que les Allemands sont presque tous de jeunes pilotes qui doivent se laisser prendre à un piège assez grossier. Brutalement je réduis les gaz à fond et cabre à la verticale. Normalement, un Messerschmitt plus rapide aurait dû me passer devant. Mais je n'avais affaire ni à un Messerschmitt ni à un jeune pilote, mais au commandant Jozan qui, voyant ma manoeuvre, réduit à fond puis, reconnaissant l'un des siens, s'arrête ma hauteur. Je me mets en patrouille avec lui et, quelque vingt minutes plus tard, nous atterrissons à Marck, très inquiets de n'être que deux.

Un peu après, deux autres Potez atterrissent, mais Samery ne devait jamais rentrer! Folliot, également descendu, avait pu sauter en parachute au-dessus de la Belgique ainsi que son radio, le Maître Frey, qui lui était grièvement blessé.

De ondergang van het SS "Stella" van de KNSM.

In de loop van de avond werd een tweede missie door de Luftwaffe naar het Vlissingse havengebied uitgevoerd teneinde de voortdurende toevoer van Franse versterkingen verder tegen te gaan en de havencapaciteit van Vlissingen (tijdelijk) te verminderen.

Tegen 2000 uur verschenen in het Vlissingse luchtruim twaalf Ju 88A's van III./LG 1 en vijftien He 111P's van II./KG 27 – geëscorteerd door 4./ZG 26 - die hun bomladingen

afwierpen boven het havengebied en vervolgens explosies rapporteerden nabij opslagplaatsen en brandstofdepots bij de Petroleumhaven.

Op de reede van Vlissingen werd het stoomschip “Stella” – een in 1909 gebouwde koopvaarder van 2818 brt – van de KNSM door de Heinkels gebombardeerd.

Het schip, dat deze dag uit Antwerpen was vertrokken met stukgoed en andere lading, was op de reede voor anker gegaan waarna de kapitein inlichtingen ging inwinnen op het Bureau Zeeverkeer.

De “Stella”, die eerdere luchtaanvallen in de middag had kunnen ontwijken, werd in de midscheeps en op het voorschip getroffen waardoor het zwaar beschadigde schip niet meer te redden was en uiteindelijk zonk ten westen van de Spijkerplaat. Een geluk bij dit alles was wel dat er geen doden en gewonden onder de bemanningsleden vielen.

De Duitsers hebben de “Stella” niet gelicht zodat de brug en de masten van het wrak nog jaren na de oorlog als bezienswaardigheid in de Schelde voor Vlissingen hebben gelegen.

Boelcke-Archiv – ooggetuigeverslag van H.Rödder 8./KG 27

--/-- Tagüber richteten wir uns ein und am Abend kam der Einsatzbefehl: Angriff auf eine Eisenbahnlinie südwestlich von Antwerpen.

1843 Start in Hesepe

1915 Wir wurden durch Funkspruch zurückgerufen.

1940 Landung.

1948 Erneuter Start in der Kette mit zunächst noch unbekanntem Ziel in Richtung Vlissingen. Bei Arnheim waren alle Brücken zerstört. Überall sahen wir einzelne Brände und Rotterdam brannte stark.

2055 Vlissingen kam in Sicht.

Von einem Kreuzer erhielten wir Flakfeuer sodaß wir Abdrehen mußten.

In der Scheldemündung sichteten wir 8 Transportschiffe und diese griffen wir an. Leider konnte ich keine Treffer landen . Die Bomben lagen alle im Wasser.

2110 Der Angriff war beendet. Rückflug unbehelligt über Emmerich, Münster, Osnabrück nach Hesepe.

2212 Landung.

ⁱ Bron Frontstad Vlissingen van Hans van Soest

ⁱⁱ Ontleend aan niet gepubliceerd manuscript “De Franse militaire begraafplaats” van Jan Hey

ⁱⁱⁱ Manuscript Heinrich Weiß/ John Vasco

^{iv} C.C. Jozan bracht het tot admiraal; hij overleed in 1981

^v Enseigne de Vaisseau Graignic bracht het tot schout-bij-nacht en was medio juni 2003 nog steeds onder ons.

^{vi} Maître Bodros staat sinds medio 1944 als vermist opgegeven nadat zijn Short Sunderland niet van een maritieme patrouille terugkeerde.

^{vii} Maître Dupont kwam op 18 mei 1940 tijdens luchtgevechten nabij De Panne om het leven en Quartier-Maître Blestel sneuvelde medio 1943.

^{viii} Maître Billotet had een succesvolle oorlogscarrière; hij bracht het tot 6 luchtoverwinningen en overleed medio 1995. Quartier-Maître Secondi was medio juni 2003 nog steeds onder ons.

^{ix} Second-Maître Minier overleed in 1992.

^x L.V.Folliot werd op 8 november 1942 tijdens de geallieerde landingen op de Marokkaanse kust door Amerikaans luchtdoelgeschut neergeschoten; hij kwam hierbij om het leven.

Frey overleed medio 1995.