

STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



Crash No 266

Fw-190 7032

13-06-1943

Ooltgensplaat



13 juni 1943

Mission 63 – doel van Eighth Air Force waren de onderzeebootwerven en havengebieden van zowel Bremen als Kiel. De aanvalsmacht van in totaal 151 B-17's naar eerstgenoemde kwam er met vier verliezen nog genadig vanaf maar de 76 B-17's naar Kiel vingen het volle geweld van de Duitse afweer op waardoor niet minder dan 22 vliegtuigen verloren gingen! Zover was het echter nog niet toen een aantal afleidingsmanoeuvres in gang werden gezet ter ondersteuning van deze operaties.

Om 08.45 uur werden twaalf B-25 Mitchells – zes elk van Nos.98 en 180 squadron – met een escorte van zes Spitfire squadrons – waaronder Nos. 222 en 453 - uitgezonden naar de scheepswerven van De Schelde te Vlissingen. Tegelijkertijd voerden 96 P-47's van 4 FG en 56 FG een fighter sweep uit boven de regio's van Gravelines, Aalter en Knokke, in de loop van de middag gevolgd door 78 FG voor wat een minder succesvol treffen met de Luftwaffe in de regio rondom Ieper zou worden.

Terug naar de scheepswerf De Schelde! Elf B-25's voerden de missie uit en wierpen – temidden van het afweervuur – vanaf een hoogte van 12.000 voet 20 ton brisant explosieven af waarbij werd waargenomen hoe een serie explosieven dwars over de reparatiehallen viel. Op de terugweg werd de formatie beschermd door Spitfires van No.416 RCAF squadron. Maar voor het allemaal zover was vond nog een andere gebeurtenis plaats en wel een treffen tussen een op patrouille zijn de Spitfire en de Morgen-Seeaufklärungsrotte van II./JG 1 waarbij aan beide zijden verliezen zouden worden geleden.

War Diary No. 98 squadron (Form 541)

Six aircraft were required for operations. Crews were briefed at 06.00 hours and take-off at 08.15 hours.

Six aircraft, led by Plt.Off. J.MacDonald, took off, loaded with 4 x 1000 lbs bombs.

The target at Flushing was successfully bombed.

War Diary No. 180 squadron (Form 541)

Target: ship building yard and airframe factory at Flushing.

Six aircraft together with six of No.98 squadron, the whole formation being led by Wg.Cdr. Magill, set course at 08.15 hours to attack the above target from 12.000 feet and the rendezvous was Bradwell Bay, where fighter escort joined up with the two boxes.

The bombload of each aircraft was 4 x 1000 lbs MC bombs.

No Flak was experienced on crossing the enemy coast but when on the bombing run, intense accurate and heavy Flak was encountered and continued until the aircraft were over the sea on the return journey.

One stick of bombs were seen to hit the workshops but cloud prevented other results being photographed.

During the bombing run the third aircraft received a direct hit by Flak and was last seen about 5.000 feet in a spin on fire (FL677 – Sqn.Ldr.Ogilvie). The leading aircraft (Wg.Cdr. Magill) was damaged by Flak and forced landed at Martlesham Heath and aircraft FL173 (Sgt. Fooks) was hit in the starboard engine, but returned to base flying on one engine.

No enemy aircraft were seen by any of the bombers.

War Diary No. 453 (RAAF) squadron

Time up/ down 08.30 and 11.10 hours

The Wing acted as First Diversion high cover and Wg.Cdr. Ratten flew with No.453 squadron.

The squadron was airborne at 08.31 hours and ten aircraft landed and refuelled at Manston on the way back and all landed at base by 11.10 hours.

Rendez-vous with the bombers at Bradwell Bay at 08.45 hours – zero feet – started to climb at 08.57 and crossed in at Knokke at 09.15 hours at 20.000 feet.

One bomber was seen to receive a direct hit by Flak and another was pouring smoke and losing height. The Wing orbited Walcheren during the bombing, then made a wide port orbit north of Antwerp and swept Overflakkee – Flushing uneventfully. Finally crossed out Westkapelle at 09.39 hours at 25.000 feet, made a further orbit to investigate a large gaggle of unidentified aircraft, which proved friendly.

Crossed out again at Blankenberge at 09.55 at 32.000 feet but when halfway back two Fw 190's dived on No.222 squadron from astern and one pilot was lost. The Wing then made another steep climbing port orbit but nothing further was seen, finally crossing in over North Foreland.

Accurate heavy Flak was experienced from the Flushing area.

KTB II./ Jagdgeschwader 1

--/-- Im Laufe des Tages werden 7 Einsätze geflogen: 3 Rotteneinsätze, 1 Ketteneinsatz und 3 Gruppen einsätze mit 19, 17 und 15 Fw 190. Beim Rotteneinsatz von 0735 bis 0825 schoss Ofw. Hütter eine einzeln fliegende Spitfire ab. Sein Rottenflieger – Lt.Hermann – stürzte wenige Minuten nach dem Abschluß der Spitfire ab -- ? – (verder is het gotische schrift geheel onleesbaar!)

Beim ersten Gruppeneinsatz hat der Verband Feindberührung mit 1 ??--?? 55-60 Feindjäger. Infolge //--// überlegenheit und überlegene Position keine Erfolge.

Lt. Hermann starteten in der Rotte Butter zum Alarm. Im Planquadrat 42 kam es mit einer Spitfire in etwa 9.000 m Höhe zur direkten Feindberührung bei der Lt. Hermann vermutlicherweise Treffer erhalten haben kann. Er ging zum Sturzflug über, wobei das Flugzeug vermutlich nicht mehr aus dem Sturz herauskam. Das Flugzeug ist beim Aufschlag im Planquadrat 4232 – 6 km westlich Ooltgensplaat – völlig zertrümmert.

Flakkommandeur Vlissingen

0708 Westbatterie nimmt Motorengeräusche in Richtung 9 wahr und gibt Flakalarm.

0709 Flakalarm! Motorengeräusche in Richtung 8-9 wahrnehmbar

0712 Westbatterie meldet die Motorengeräusche sind nach Richtung 10 ausgewandert.

0912 Fluko Gent meldet viele Luftziele in Richtung 9 bei Oostende. Luchs wird sofort eingewiesen und faßt auch zu gleicher Zeit die Ziele auf.

0913 Flakalarm! Luchs meldet viele Luftziele aus Richtung 9 im Anflug, Entfernung 50 km.

0914 Fliegeralarm!

0915 Kampfmittel haben zwei dicht aufeinander folgende Verbände von je 6 Mitchell-Bombern außer Bereich aufgefaßt. Die Maschinen haben Kurs Richtung 10-3.

Die Maschinen dringen in den Feuerbereich des Flakkommandeurs ein **und werden bei grösster Schußweite mit Zielhöhe 3500 m von der Westbatterie zuerst unter Feuer genommen.**

Gleich die ersten Salven liegen sehr gut im ersten Verband. Bei der zweiten Salve erhalten zwei Maschinen Volltreffer und zeigen grosse Stichflammen! Ein Bomber explodiert mit starker Detonation in der Luft!

Teile der Maschine wie doppeltes Seitenleitwerk, Motor, Propeller usw. trüdeln ab und schlagen im Dünengelände auf. Die zweite Maschine stürzt, stark brennend, steil ab und schlägt ca. 800 m vor der Westbatterie auf dem Wasser auf.

Fast gleichzeitig zeigt eine dritte Maschine starke Rauchfahne. Der rechter

Motor brennt!

Diese Maschine bleibt hinter dem Verband zurück und dreht gleich nach See zu ab. Der Absturz kann nicht mehr beobachtet werden da dieser Maschine in einer Dunst und Wolkenschicht ausser Sicht kommt aber der Absturz ist sicher! Der übrige Verband zieht sich unter weiterer starker Feuerwirkung aller Batterien auseinander. Schon im Anflug hat einer Maschine ihre Bomben gelöst, die dicht vor und hinter der Westbatterie einschlagen ohne jedoch Schaden anzurichten. Der Verband dreht nach Richtung 9 wieder aus.

Auf See wird er von feindlichen Jägern aufgenommen.

Das gut liegende Abwehrfeuer der mittleren und schweren Waffen des Flakkommandeurs hatten einen gezielten Bombenabwurf verhindert sodass die ausgelösten ca. 40 Bomben wahllos ins Aussenhafengelände auf Land oder ins Wasser fielen.

Beschädigt wurden: Das Triebwerk der grossen und das Mauerwerk des kleinen Schleuse. Ferner wurde durch Einschlag von 2 schweren Bomben in 3 bzw. 10 m Abstand vom Stand Mole II der Betonsockel auseinander gerissen und die Unterkunft vollständig zerstört.

Die Bedienung hatte einen Leichtverletzten.

0932 Entwarnung; es liegen keine Meldungen mehr vor.

0940 Flakalarm! Motorengeräusche aus Richtung 9 näherkommend.
Südbatterie hat Thunderbolt aufgefaßt, Zielhöhe 9000 m.

0942 1./847 meldet mehrere Fw 190 von Richtung 7-3.

0943 Südbatterie meldet Abflug der Maschinen nach Richtung 9.

0946 Die Maschinen stehen in Richtung 9 im Abflug, Entfernung 60 km.

1442 Flakalarm! Fluko Gent meldet bei Zeebrugge mehrere Ziele mit Kurs Vlissingen.

1444 1./847 meldet Kondensstreifen in Richtung 8.

1447 Westbatterie hat ein Ziel im Anflug aufgefaßt, Entfernung 40 km.

1450 Bahnhof meldet viele Kondensstreifen in Richtung 8, weit und hoch.

1452 Kriegswache Achtung! Für die Geräte bleibt Alarm bestehen.

Gesamtmunitionsverbrauch der 1./-, 2./-, 3./-, 4./-, 5./- und 9./810 sowie der 4./- und 6./202 :

203 Schuß 10,5 cm – 3 Schuß 9,4 cm – 36 Schuß 7,62 cm – 16 Schuß 4 cm und 116 Schuß 3,7 cm.

KTB 32. Minensuch Flottille (RM 69-195)

0915 Bomberverband in 3500 m Höhe im direkten Anflug auf das Hafengelände Vlissingen. Bombeneinschläge in der Nähe der Boote aber keine Beschädigungen.

Bordwaffen wurden wegen der Höhe des Zieles und Feuerverbot (3 grüne und 3 weiße Einzelsterne) vom Einsatzstand Bahnhof nicht eingesetzt.

KTB Flußräumflottille. (RM 70-92)

0730 **HF36** auf Position 55 wenn Fallschirm mit Pilot beobachtet.

0825 Pilot festgenommen und an Infanterie abgegeben.

¹ Voor Ofw. Hütter was het zijn twaalfde luchtoverwinning!

² Lt.Hermann startete in der Rotte Butter zum Alarm. Im Planquadrat 42 kam es mit einer Spitfire in etwa 9000 m Höhe zur direkten Feindberührung bei der Lt.Hermann vermutlicherweise Treffer erhalten haben kann. Er ging zum Sturzflug über, wobei das Flugzeug vermutlich nicht mehr aus dem Sturz herauskam.

Das Flugzeug ist beim Aufschlag im Planquadrat 4232 – 6 km westlich Ooltgensplaat – völlig zertrümmert.