

STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



Crash No 46

S-IV 0118

14-05-1940

Souburg



Evacuatie van de Elementaire Vliegopleiding vanaf Souburg.

Reeds enige dagen tevoren was een vliegplan opgemaakt voor de toestellen van de Vliëgschool met als bestemming het Franse vliegveld Berck-sur-Mer. Daar er geen Belgische en Franse kaarten beschikbaar waren, moest het vliegveld worden gevonden door de kustlijn te blijven volgen.

Omstreeks tien uur ontving kapitein Janssen opdracht van het Commando Zeeland om de vliegtuigen en de leerlingen van de school onmiddellijk naar Frankrijk te laten vertrekken.

Summiere voorbereidingen en vertrek.

Tijdens de voorbereidingen voor de start deelde een onderofficier van de Franse bewakingstroepen de luitenant de Vries mede, dat op elk startend vliegtuig zou worden geschoten. De luitenant nam daarop contact op met de commandant van de Franse luchtdoelbatterij en vernam dat deze in het bezit was van een overeenkomstige opdracht.

Na tussenkomst van het Commando Zeeland werd deze belemmering weggenomen.

Tussen twaalf en twee uur vertrokken de lesvliegtuigen met onregelmatige tussentijden van het vliegpark Souburg om de vlucht te maken naar Berck-sur-Mer, een aan de kust gelegen vliegveld op circa 45 kilometer ten zuiden van Boulogne. Daar – het is reeds gememoreerd – geen vliegkaarten van dit gebied beschikbaar waren, luidde de opdracht om te landen op ‘het eerste vliegveld aan de kust na Kaap Gris Nez!’

In totaal vertrokken 23 vliegtuigen – 15 Fokker S-IX's (s/n 32, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48 en 49) en 8 Fokker S-IV's (s/n 103, 104, 107, 112, 116, 117, 126 en 128).

De vliegtuigen werden bemand door instructiepersoneel en een aantal leerling-vliegers, aangevuld met technisch grondpersoneel.

Voor de start had de commandant van de Vliëgschool – rekening houdend met de verwachting dat de onbewapende lesvliegtuigen een te gemakkelijke prooi voor Duitse jagers zouden zijn – opdracht gegeven om steeds het voor vliegende toestel in de gaten te houden en – als dat ging landen – zelf eveneens te landen.

Het raadsel van de niet vernietigde achterblijvers en een merkwaardige terugkeer.

Drie vliegklare Fokker S-IV toestellen – de 104, 118 en 123 – bleven op het vliegpark achter. Na de capitulatie werden ze in ieder geval nog op Souburg gezien. De oorzaak is onbekend maar moet wellicht in een tekort aan vliegend personeel worden gezocht. Dit vermeende tekort is overigens geen verklaring voor het gegeven, dat deze toestellen onbeschadigd in Duitse handen vielen.

Betrekkelijk kort na de start zag één van de bemanningen een Fokker S-IV wegdraaien naar een noordelijke richting. Vliegtuig en bemanning heeft men sindsdien niet meer gezien.

Later is gebleken dat deze machine – de 104 – niet naar Frankrijk is gevlogen maar naar Nederland terugkeerde waarna het landde in de buurt van Rozenburg.

De overige vliegtuigen bleven op geringe hoogte angstvallig de kustlijn volgen in zuidelijke richting.

Ondertussen had kapitein Janssen rond twaalf uur van het Commando Zeeland de aanvullende opdracht ontvangen om zich met de achtergebleven manschappen van de Militaire Luchtvaart gereed te houden voor vertrek naar Berck-sur-Mer. Dit vertrek zou op nader order plaatsvinden.

Het verdere verloop van de evacuatie van de Elementaire Vliegopleiding.

Op hun vlucht sloeg de bemanningen regelmatig de schrik om het hart, wanneer jachtvliegtuigen hun onbewapende en langzaam vliegende toestellen naderden maar gelukkig bleken het steeds weer Franse toestellen te zijn. Een en ander was voor verschillende piloten toch reden om landingen uit te voeren nabij Oostende, Calais, Gris Nez alsmede twee noodlandingen op niet nader bepaalde locaties bij de Franse grens.

Eén Fokker S-IV (116) kwam in de Belgische duinen, mogelijk ter hoogte van Bray-Dunes, terecht waarna men geen kans meer zag om van daaruit te starten. Een tweede toestel – de Fokker S-IX s/n 37 – moest als gevolg van een gebroken krukas eveneens op het strand bij Bray-Dunes landen waarna luitenant Roeper Bosch het toestel moest achterlaten. Deze luitenant kwam vervolgens met een geleende auto van het 310^{de}. Régiment d’Infanterie en per trein de volgende dag in Parijs terecht. Niettemin slaagde hij erin om na allerlei avonturen toch naar Engeland te ontkomen.¹

Nabij Calais kwam bij een overhaaste landing een Fokker S-IX (48) met als piloot wachtmeester II-vl. G. Arends op de rug te liggen. Weer een andere S-IX – piloot 1Lt. G.H. Aalpoel – voerde in een stuk bouwland een noodlanding uit waarbij het staartwiel verloren ging.

Gelukkig kon het toestel van Lt. Aalpoel worden gerepareerd met het staartwiel van het vliegtuig van Arends, waarna hij en zijn passagier de vlucht konden voortzetten.

Aankomst te Boulogne.

Toen de overgebleven vliegtuigen Boulogne naderden kreeg de angst verschillende piloten opnieuw te pakken. De vele versperringsballonnen in en bij de haven van deze plaats maakten aanvankelijk de indruk springpunten te zijn van exploderende granaten en – bij nader komen – leken zij op ontplooides parachutes.

Het was een grote geruststelling toen zij als ballonnen werden herkend. In de haven van Boulogne ontdekten de bemanningen een aantal watervliegtuigen van de Koninklijke Marine. Uiteindelijk zijn alle overgebleven 19 vliegtuigen veilig te Berck-sur-Mer geland.

Het verdere verloop, hoewel spannend en indrukwekkend, valt buiten het bestek van deze studie. Reden waarom met een samenvatting moet worden volstaan.

In opdracht van de Franse commandant ter plaatse vertrokken de toestellen de volgende dag naar Chartres, een plaats op ongeveer 60 kilometer ten zuidwesten van Parijs. Zich bewust van de moeilijkheden van dit traject besloot luitenant de Vries de bemanningen niet alleen te laten vliegen maar de toestellen in drie groepjes in te delen. De vliegroute kon zeer eenvoudig worden aangegeven maar bleek voor veel leerling-vliegers toch te moeilijk zodat een deel al gauw de weg kwijt was. Na een tussenlanding op het vliegveld van Beauvais – waar men van de commandant een kaart kreeg – ging het beter.

Een ander gedeelte landde op het kleine vliegveldje van Héricourt-sur-Samson dat eigenlijk niet meer was dan een stuk weiland. De vliegers werden hier zeer gastvrij ontvangen maar na korte tijd moest men weer verder.

Tijdens de start gleed een Fokker S-IX (46) af waarna het toestel neerstortte en in brand vloog.. Sgt.C.J. van Hulzen en Sgt.C.Sitters kwamen hierbij om het leven.

Twee andere toestellen maakten onderweg nog noodlandingen bij Dreux en Buisson, waarvan er één alsnog in slaagde zich later bij de groep te voegen. Uiteindelijk kwamen slechts drie vliegtuigen aan welke direct werden doorgezonden naar Caen-Carpique. Eerst in de

namiddag van 16 mei waren alle overgebleven zeventien vliegtuigen na veel omzwervingen te Caen aanwezig.¹

Na een hoop gekrakeel met het gezantschap te Parijs, Franse commandanten en nakomende eenheden van de diverse vliegscholen, vertrok het geheel als een enkel detachement per trein naar Cherbourg, alwaar ze in de vroege ochtend van 23 mei aankwamen. Na nog een spannende week van afwachten kon men op 29 mei inschepen aan boord van de "Batavier II". Onder begeleiding van de mijnneveger Hr.Ms. Jan van Gelder werd op 31 mei s'ochtends Milfordhaven in Engeland bereikt.

Verslag gebeurtenissen 2Lt. J.W.Y. Roeper Bosch.

(opgemaakt te Parijs op 15 mei 1940)

Des morgens ± 1200 uur werd door mij persoonlijk ontvangen de order aan de commandant Vliegschool Vlissingen, de 1Lt. Vlieger A.J.de Vries, om zo spoedig mogelijk de vliegschool te laten vertrekken naar België of Frankrijk. Deze order werd mij door de Schout bij Nacht Commandant in Zeeland, H.J. van der Stad, na door hem in mijn tegenwoordigheid te zijn ondertekend, in zijn privé vertrek overhandigd, met de mondelinge toevoeging van een grote spoed te betrachten.

Op mijn vraag of meer prijs werd gesteld op het materieel of het personeel, antwoordde de Schout bij Nacht, dat zoveel mogelijk leerling-vliegers naar het buitenland moesten vertrekken om te zijner tijd met vreemde jachtvliegtuigen te kunnen terugkeren.

Ook betoonde hij zich ten zeerste onthutst dat de vliegschool niet reeds enige dagen eerder was geëvacueerd. Ik kreeg uit zijn woordkeuze de indruk dat hij ongeveer drie dagen tevoren hiertoe reeds opdracht had gegeven. Hij voegde daarna nog enige technische aanwijzingen over de wijze van vertrek aan zijn "succes en sterkte" toe namelijk dat we maar niet moesten proberen met de auto-colonne naar het buitenland te komen, aangezien daar geen kans meer op bestond en de poging een fataal tijdverlies kon betekenen (met deze colonne zou namelijk meer personeel en materieel alsmede alle bagage te vervoeren zijn geweest).

Hierop heb ik mij met deze handgeschreven order in grote haast naar de commandant Vliegschool begeven, waar ik ?? -- -- (onleesbaar) -- -- ?? het gesprek woordelijk weergaf. Deze heeft zich daarop met de commandant van het vliegpark Vlissingen in verbinding gesteld, aangezien deze voor het vertrek moest worden ingelicht.

Intussen had ik het technisch en vliegend personeel naar het veld laten komen (deze bevonden zich voor de veiligheid op ongeveer 5 kilometer afstand) en heb vervolgens per motorordonnans de diverse luchtdoel – en DCA commandanten over het aanstaande vertrek van ± 25 Nederlandse lesvliegtuigen ingelicht en mondeling laten inlichten, aangezien wij allen overtuigd waren dat de telefonische boodschap hiervan enige Duitse jagers zou lokken en onze opzet dus zou doen mislukken.

Na ongeveer een uur was ik weer op het vliegveld terug, waar inmiddels de obstakels waren verwijderd, doch de commandant Vliegschool zat nog op het bureau van de commandant Vliegpark en moest toezien hoe kostbare tijd verloren ging, doordat de kapitein van Kervel (Commando Zeeland) na telefonische vraag geantwoord had van de opdracht niets te weten. En dat, waar ik er persoonlijk bij tegenwoordig was dat iemand - een marine-officier – in de

¹ De Fokkers werden achtergelaten en – voorzien van Franse roundels - door de Franse vliegschool te Evreux in gebruik genomen.

kamer van de Schout bij Nacht door zijn Chef Staf naar deze kapitein van Kervel was toegestuurd om hem hiervan in te lichten.

Dit deelde ik dus de luitenant de Vries mede, doch ik kreeg te horen “hij zegt toch van niets te weten”.

Enige tijd later werd door een Frans officier – DCA commandant (althans door mij daarvoor aangezien en op mijn waarschuwing aangaande ons vertrek naar dat bureau gekomen) de opdracht ontvangen (ook per telefoon) dat we inderdaad moesten vertrekken. Ook hij bleek de zaak zeer “louche” te vinden, dit concluderende uit zijn telefoongesprek, doch ik weet verder niet wat er besproken is.

Hierna zijn snel alle voorbereidselen voor een snel vertrek gemaakt en ± een half uur later was het eerste toestel in de lucht op weg naar het zuiden. In totaal zijn 21 toestellen gestart met bezetting volgens opgave van één der instructeurs en, naar ik heb vernomen, zijn 17 toestellen in Berck (Pas de Calais), een marine-vliegveld, wat ons als bedoeld eindpunt was opgegeven, aangekomen.

De sergeanten Arends en Loohuizen moesten een noodlanding maken op het vliegveld Calais, waarbij het toestel over de kop sloeg. Bij mijn toestel, de Fokker S-IX s/n 37, brak boven de Franse grens de krukas, waardoor ik genoodzaakt was het toestel bij Bray-Dunes op het strand te zetten.

Verder vernam ik later dat er een S-IV ergens bij Bay-Dunes in de duinen moest liggen, doch daar mijn opdracht Berck was, heb ik mij ten spoedigste daarheen begeven per auto van het 310^{de}. Regiment infanterie, het aan hen overlatend dit toestel te zoeken.

Op weg naar Berck moest ik mij eerst melden op het vliegveld Marck (Nord), waar ik de 1Lt.-vlieger van Linschoten en de 2Lt.-waarnemer J. Van Panhuijs, die met een Fokker C-X uit Noordwijkerhout voor enige Messerschmitt's waren gevluht en ons bij Oostende waren voorbij gevlogen. Volgens hun opgave hebben ze zich ter beschikking moeten houden van het Franse Departement van Oorlog.

Te Berck zijn hedenmorgen 17 toestellen gestart in opdracht van de commandant aldaar met bestemming Tours (tussenlanding te Chartres). Daar mijn vliegtuig niet vliegklaar was, ben ik per trein naar Parijs gegaan met mijn passagier, de aspirant-reserve officier Voorspuy – op weg naar Tours.

Bijlage : indeling van de vliegtuigen Vlissingen – Frankrijk.

14 mei

32	1Lt. F.J.A.Lutz en sgt.maj. J.W.van der Linden	
34	1Lt. G.H. Aalpoel en Sgt. J.van Riemsdijk	
35	1Lt. A.J. de Vries en Sgt.Maj. van der Laan	
36	AOO. P.J. van der Griend en Sgt. J.van der Burg	
37	2Lt. J.W.Y. Roeper Bosch en 2Lt. Voorspuy	(noodlanding en achtergelaten)
38	van der Meer en Stenfert	(nadere gegevens ?)
40	Emmeren en Brand	(nadere gegevens ?)
41	Sgt. F.G.Hanneman en ARO ll.vl. L.Hagens	
43	ten Overst en Mulder	(nadere gegevens ?)
44	Verhey en van Dirven-Bijvoet	(nadere gegevens ?)
45	Vellekoop en Verwaen	(nadere gegevens ?)

46	Sgt. C.J. van Hulzen en Sgt. C. Sitters	
47	Sgt. A.W.Hezemans en Kpl. A.A.J. van Amsterdam	
48	wmr.ll.vl. G. Arends en ARO ll.vl. A.J.Loohuizen	(capotage bij Calais en achtergelaten)
49	v.d.Broek en Stein	(nadere gegevens ?)
103	2Lt.ir. H.F.de Jonge en Bos	(nadere gegevens ?)
104	Kpl.ll.vl. H.de Heus	(naar het noorden gevlogen)
107	Kok en Schuyt	(nadere gegevens ?)
112	Kousemaker en van Lessen	(nadere gegevens ?)
116	??	(achtergelaten in de Belgische duinen)
117	Schrijvers en den Boer	(nadere gegevens ?)
126	Vos en Barry	(nadere gegevens ?)
128	Gombert en Bouma	(nadere gegevens ?)

Overgedragen aan Armée de l'Air (Caen-Carpique)

11 Fokker S-IX	(34, 35, 36, 38, 40, 41, 43, 44, 45, 47, 49)
6 Fokker S-IV	(103, 107, 112, 117, 126, 128)

ⁱ Hij sneuvelde op 21 oktober 1941 nadat zijn Spitfire door Flak werd getroffen tijdens een aanval op doelen bij Berck-sur-Mer.