

STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



Crash No 231

Junkers Ju88 - 3E+KP

03-04-1943

Noordzee



03 april 1943

Tijdens de nacht van 3 op 4 april werd onder commando van de Angriffsführer England een mijnlegoperatie uitgevoerd naar de vaarroutes van de Theems, een missie waaraan 58 vliegtuigen deelnamen.

Twee toestellen voerden de doelmarkering uit met 6 LC 50 Grün en 10 LC 50 Weiß.

Aansluitend dropten 35 Do 217's van KG 2 en II./KG 40 en 21 Ju 88's van KG 6 tussen 21.40 en 21.57 uur op afwerphoogtes tussen 350 m en 1000 m in totaal 30 BM 1000's en 72 LMD mijnen.

Fighter Command voerde met twee Mosquito's en twee Bostons intruder missies uit om de Duitse acties zoveel mogelijk te hinderen.

Voor de in het Zeeuwse Gefechtsbereich opgestelde Flak en voor Vorpostenboot **1303** werd het een minder gebruikelijke nacht en voor beiden begon het reeds tijdens de avonduren waarbij eerstgenoemde achtereenvolgens moest rapporteren dat eigen toestellen onder vuur werden genomen terwijl de **VP 1303** gedwongen werd om het vuur op een eigen toestel te openen en het (ook nog) neer te schieten!

Deze machine – een Ju 88A-14 van 6./KG 6 – was in een iets eerder stadium ter hoogte van het kustgebied nabij Schouwen onderschept door een Britse Beaufighter nachtjager van No.29 squadron en (naar alle waarschijnlijkheid) zwaar beschadigd (hetgeen ook de afwijkende vliegbewegingen zou kunnen verklaren)! Overigens claimde de Britse piloot in het desbetreffende gebied een tweede luchtoverwinning (zie onder) en inderdaad ging ook nog een tweede toestel van deze Staffel tijdens deze missie verloren.

Intelligence and personal combat report.

Date : 3 April 1943
Unit : No.29 squadron
Crew : Sqn.Ldr. A.R.Wright and Navigator Flt.Lt. G.S.Bliss
Type and Mark of our aircraft : Beaufighter Mk.1
Time attack was delivered : First attack 6 miles approximately off Foreness.
Second attack approximately 14 miles northwest of
Schouwen.
Weather : Small amount of light in the western sky.
Visibility moderate with broken cloud from 1500 to
3000 feet.
Enemy casualties in air combat : One Ju 88 damaged and one Ju 88 destroyed.
Munition expenditure : 120 x 20 mm rounds and 410 x 0.303 rounds (port
0.303 guns failed)

General

One Beaufighter I Mark XII A.I. – Pilot Sqn.Ldr. A.R.Wright and navigator Flt.Lt. G.S.Bliss took off West Malling 20.11 hours and landed there at 21.33 hours - controlled by Foreness (Sqn.Ldr. Mawhood).

At 21.40 hours were warned of bogies and given several vectors from one of which a contact was obtained at 2.000 feet height at 20.54 hours from 3 miles range whilst Beau was at 3.000 feet.

After a five minute chase, the bogy jinking violently, a visual was obtained of port exhaust from 3.000 feet range and Beau was told to investigate with caution and tried to get into position to identify but in throttling back too far the exhausts of the Beau flashed white and the bogy opened fire with green tracer.

Four exhausts were seen and at the same time the bogy started taking very violent evasive action. The Beau by putting down a little flap tried to slow up and follow the exhausts still trying to identify. The flaps were chosen instead of wheels down because at the time the A.S.I. was at 180 and the bogy was turning sharply at a height of between 1.000 and 1.500 feet. It was judged that the flap would give more manoeuvrability as well as steadiness and it was thought that from that height a speed sufficient to damage the flaps could not be attained. The target by this time was turning over the vertical losing and gaining height between 800 and 2.000 feet and firing whenever the Beau came above his horizon.

It was then decided that the bogy must be hostile and at 21.01 hours a short burst from 1.000 feet was aimed between exhausts which produced a small flash and strikes were seen on the port side of the fuselage. A second burst, a deflection shot, on the starboard exhausts missed. During this combat the enemy aircraft must have opened throttles and the speed of the Beau collapsed the starboard flap but this was not realised until afterwards but the Beau had the greatest difficulty in following especially in port turns. Contact was lost and obtained twice, the R/O obtaining a visual of the Ju 88 when it was behind the Beau but the enemy aircraft was lost eventually in one of these port turns.

One Ju 88 is claimed as damaged approx. 6 miles off Foreness.

Later the flaps were selected up and the aircraft at once behaved itself. The gyro had naturally spun and it was not possible to follow vector's until the Beau steadied up and the gyro reset. Had the Beau been given bandit instead of bogy, it would have been very easy to have closed the range when the visual was first obtained and have delivered a killing shot, without putting Beau in a position to be seen.

After the gyro and flaps had been put right Beau returned to usual Foreness North/ South patrol at 3.000 feet. A few seconds later vectors were given and another contact obtained at 21.14 hours at 2 miles range, well below. This was followed but Beau fell behind to 2,7 miles on a course of approximately 120°.

Beau opened up to maximum speed and a visual of exhausts obtained seven minutes later at approx. 21.21 hours at 2.000 feet range and 2.000 feet height. Nearly all this chase was in cloud with target jinking 10° to 20° either way and altering height, Beau following a mean course.

The aircraft was identified by his exhausts as a Hun, taking into account his behaviour and his geographical position which was about **14 miles off the Dutch coast!** The Beau closed in to 2.000 feet and gave a short burst. There was a flash and enemy aircraft slowed up returning inaccurate fire.

The Beau fired a slightly inaccurate burst and then another good burst at 1.000 feet range. This at once caused an explosion and fire around the fuselage and the enemy aircraft curved away to port and plunged into the sea. Commotion in the water was seen after the Hun had dived in.

One Ju 88 claimed as destroyed approx. 14 miles north-west of Schouwen.

Flakkommandeur Vlissingen

1949 1./-, 2./- und 5./810 melden Flakalarm! Motorengeräusche in Richtung 12 weit.

1950 Es handelt sich um eigene Maschinen.

1955 (bis 1956) **8./202 beschießt zwei Fw 190 die von der Seeaufklärung zurückkommen!**

- 2130 Scheinwerfer 2 meldet eine Ju 88 in Richtung 8 nach Richtung 3.
 2137 (bis 2138) **Laut Meldung von Westkapelle beschießen Boote eine Ju 88!**
 2159 Flakalarm! Motorengeräusche aus Richtung 9-10 näherkommend.
 Vorsicht bei Feuereröffnung da eigene Maschinen in der Luft.
 2202 Kampfmittel melden gültiges E.L. in Richtung 11
 2224 Flakalarm! Anflug aus Richtung 8.
 --/-- Maschine kann von den Scheinwerfern nicht erfaßt werden, da sie im Dunst verschwindet.
 0100 **Scheinwerfer 8 und 25 klar zum Leuchten; es wird eine in Luftnot befindliche Maschine erwartet.**
 0106 Motorengeräusche aus Richtung 10 näherkommend, weit.
 0109 Die Maschine ist in Richtung 2 abgeflogen.
 0117 Scheinwerfer-Alarm! **Laut Flugleitung befindet sich die in Luftnot befindliche Maschine in Richtung 1, Entfernung 25 km!**
 0143 Scheinwerfer-Alarm beendet.

KTB 1. Sicherungsdivision (RM 67-27)

- 2258 VP 1304 meldet mit FT: **Um 21.37 Uhr im Quadrat 8763 von VP 1303 nach zwei maligem Anflug ohne ES-Angabe eigenes Flugzeug abgeschossen!**
 Uffz.Untermoser als Leiche von VP 1303 geborgen.
 Gehe weiter auf Position. Luftwaffe wird benachrichtigt.¹

KTB 13. Vorposten Flottille (RM 72-154)

Geheim: Betrifft Bericht über Abschuß eines deutschen Flugzeuges am 03/04 durch **VP 1303** in Quadrat 8763 westlich Walcheren.

Am 03/04 21.35 Uhr flog ein einzelnes unbekanntes Flugzeug in mittlerer Höhe etwa 800 m ungefähr 240 Grad über **VP 1303**. Zwei Minuten später erneuter Anflug (wahrscheinlich desselben Flugzeuges) in Höhe von ca. 50 m Richtung 270 Grad direkt auf das Boot zu. **Da das Flugzeug nach allgemeinen Zeugenaussagen des Brückenpersonals und der Geschützbedienung als tieffliegend erkannt wurde, wurde dies als feindlich angesprochen, beschossen und zum Absturz gebracht!** Nach dem Abschuß wurde durch Auffinden eines deutschen Flieger Unteroffiziers (Uffz. Untermoser) festgestellt, daß es sich um ein deutsches Flugzeug gehandelt hat. Das Flugzeug hatte weder ES geschossen, noch führte es Erkennungslichter. Auch wurden keine Blinksignale gegeben!
 Durch den wiederholten Anflug mußte unbedingt angenommen werden, daß es sich um ein feindliches Flugzeug handelte, nachdem es auf die ersten Salven der 1,5 cm nicht reagierte. Muster und Kennzeichen des Flugzeuges wurden nicht erkannt.
 Um 20.30 Uhr wurden von Land aus die Alarmsirenen für Luftalarm gehört, sodaß mit feindlichen Flugzeugen zu rechnen war. Beim Beschuß kurvte das Flugzeug sofort nach Rechts ab und wurde anschließend von dem vorderen 2 cm Geschütz beschossen und stürzte etwa in 300 m vor dem Boot an Backbord ab.
 Es wurde durch den Aufschlag restlos zerstört.
 Nach beobachten des Abstürzes lief das Boot sofort zur Aufschlagstelle um eventuell Überlebende zu retten. Außer einem Schlauchboot das gefischt wurde, wurden nur noch Ölflecke gesichtet.
 Eine Fliegerleiche (Uffz. Untermoser laut Fliegerausweis) wurde geborgen und am 04/04 nach dem Einlaufen dem Fliegerhorst Vlissingen übergeben.

Stellungnahme des Flottillen Chefs.(RM 72-154)

Bei der gegebenen Sachlage waren die Maßnahmen des Kommandanten berechtigt. Ein Verschulden an dem bedauerlichem Abschluß eines deutschen Flugzeuges ist deshalb zu verneinen.

Zur Vermeidung künftiger gleichartiger Fälle ist erforderlich, daß entweder die deutschen Flugzeuge mit Ortungsgeräten ausgerüstet werden um georteten Fahrzeugen rechtzeitig ausweichen zu können, oder Nachtjagd auch unter 1000 m freigegeben wird unter gleichzeitigem Schießverbot für die Boote, soweit sie nicht selbst mit Bomben oder Bordwaffen angegriffen werden.

Bisher ist noch kein Fall eines Flugzeugangriffes auf Vorpostenboote außerhalb des Geleitweges bekanntgeworden.

Het verlies van twee Ju 88's ten westen van Walcheren en (mogelijk) Schouwen.

- Ju 88A-14 3E+KP (Wnr.144564) van 6./KG 6 ging hierbij op een positie, overeenkomend met 25 kilometer ten westen van Walcheren verloren.

Hptm. Karl Kern FF mia

Ogefr.Heinrich Kark Bf mia

Ogefr.Harald Wilms BO †

Zijn stoffelijk overschot spoelde op 31 mei aan op een locatie nabij Walcheren waarna hij op de Noorder begraafplaats werd begraven.

Uffz.Johann Untermoser Bs †

Zijn stoffelijk overschot werd – zoals we inmiddels weten – door Vorpostenboot 1303 geborgen en op 4 april aan land gebracht.

Daags daarna werd hij op de Noorder begraafplaats te Vlissingen ter aarde besteld.

Het blijft een merkwaardige gebeurtenis; de machine moet als (vrijwel) vanzelfsprekend in nood hebben verkeerd, hoogstwaarschijnlijk na een onderschepping door een Beaufighter van No.29 squadron. Maar waarom dan zo dicht bij de kust zoveel moeite werd verspild in het meerdere keren overvliegen van een vaartuig van de Kriegsmarine is voor mij een onbegrijpelijke zaak.

Twee bemanningsleden zijn vermist gebleven; de stoffelijke resten van de twee overigen werden respectievelijk na verloop van tijd door de zee prijsgegeven danwel geborgen.

- Ju 88A-14 3E+CP (Wnr.144522) van 6./KG 6 keerde eveneens niet van deze missie terug en het is meer dan waarschijnlijk dat deze machine door een Beaufighter nachtjager van No.29 squadron ten westen van Schouwen werd neergeschoten.

Lt. Heinrich Adam FF mia

ObGefr. Heinz Schröter BO mia

Uffz. Wilhelm Booms Bf mia

Gefr. Bruno Wagner Bs mia

¹ Omdat de tijden van de Flakmeldingen het neerschieten van de Ju 88 uren uit elkaar liggen kunnen deze meldingen niets met elkaar van doen hebben.