

STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



Crash No 60

Curtiss Hawk 75

17-05-1940

Westerschelde



De Curtiss-Hawk 75A versus de Messerschmitt Bf 109E boven Zeeland.

Tegen vier uur in de middag zou wederom een aanval door de Franse Aéronautique Navale worden uitgevoerd. Deze werd echter afgelast maar men zag de aanvraag voor luchtbescherming door de Armée de l'Air over het hoofd, zodat deze niet werd ingetrokken.

Acht Curtiss-Hawk 75A's van GC I/ 4 vlogen daarop tevergeefs naar het rendez-vous point op 2500 meter hoogte boven Walcheren. Ze troffen daar uiteraard niet de te beschermen bommenwerpers aan maar wel een twintigtal Messerschmitt Bf 109E's van I./JG 20, die daar op een hoogte van \pm 4000 meter patrouilleerden. In de daarop volgende luchtstrijd werden kort na elkaar drie Curtiss toestellen van de hoogste patrouille getroffen. De Luftwaffe kwam er evenmin ongeschonden vanaf! De Franse piloten meldden in totaal zeker vier toestellen te hebben neergeschoten maar in werkelijkheid gingen er twee verloren.

De Franse en Duitse vliegtuig verliezen.

- De Curtiss-Hawk 75 A van lieutenant J. Hirschauer werd als eerste door vier Bf 109's getroffen, waarbij de piloot verwondingen aan zijn rechtervoet opliep. Hij wilde eruit springen maar het cockpitdak zat klem. Bij de volgende aanval werd het cockpitdak getroffen en als hij het nogmaals probeert, vliegt het weg (de vlammen speelden reeds bij de voetpedalen!).

Hirschauer gooide de Curtiss op de rug en sprong er boven de Westerschelde uit. Ter hoogte van Hoofdplaat landde hij aan zijn parachute op een zandbank in de rivier.

Bij een andere zandbank – zo'n 150 meter verder – zag hij een bootje liggen. Hij ontdeed zich van een gedeelte van zijn kleren en zwom erheen.

Helaas bleek het bootje lek te zijn en vol water te staan. Eerst nu voelde hij de pijn van de brandwonden in zijn gezicht en op zijn handen en de oever is wel ver weg!

De vloed kwam opzetten en zijn eilandje werd hoe langer hoe kleiner. Hij probeerde op een andere zandbank te komen. Op dat moment kwam er een motorbootje op hem toegevaren. De Nederlandse bemanning pikte hem op, gaf verzorging en draagde hem over aan de Fransen te Vlissingen.

Nog net op tijd zag hij kans te ontkomen, waarna hij in Brugge in een ziekenhuis werd opgenomen. Na de wapenstilstand slaagde hij erin te ontsnappen en de demarcatiezone te passeren naar het niet bezette deel van Frankrijk. Bij pogingen om lieutenant Hirschauer te redden, verdronk lieutenant J.H.L. Maury van het 271^{ème} Régiment d'Infanterie, waarvan onderdelen bij Hoofdplaat posities hadden ingenomen.

- De Curtiss-Hawk 75A van sergent D. Bompain werd eveneens neergeschoten. Met zijn parachute landde hij ten noorden van Middelburg. Andere bronnen maken daarentegen melding van de Schaapskooi, een buurtschap nabij de Sloedam. Ongedeerd ziet hij kans om – geholpen door omstanders – nog dezelfde dag Vlissingen te bereiken waarna hij zich de volgende dag weer bij zijn onderdeel kon melden. Sergent Bompain bleek dermate geschokt te zijn door de gebeurtenissen, dat hij voorsnog niet in staat was om weer te vliegen. Tijdens de verplaatsing van de tros van zijn onderdeel werd hij in het gebied rond Duinkerken krijgsgevangen gemaakt en afgevoerd.
- De Curtiss-Hawk 75A (reg. 84) van sergent-chef Cartier werd eveneens getroffen door het vuur van de Messerschmitt's. Met kapotgeschoten olieleidingen slaagde hij er niettemin in om toch zijn basis Dunkerque-Mardyck te bereiken, alwaar hij met

ingetrokken landingsgestel een noodlanding moest uitvoeren. Het vliegtuig werd als onherstelbaar afgeschreven.

- Messerschmitt Bf 109E-4 van 1./JG 20 moest als gevolg van brandstofgebrek (?) op 9 kilometer ten zuidoosten van Merelbeke – tussen Vurste en Semmerzake - een noodlanding uitvoeren, waarbij de machine geheel verloren ging.
Uffz. Wilhelm Otterbeck pow
- Messerschmitt Bf 109E-4 van 2./JG 20 stortte neer nabij de boerderij van Jan Janse aan de Molendijk in de Oud-Sint-Jooslandpolder. De piloot slaagde er weliswaar in om zijn machine met zijn parachute te verlaten maar kwam vervolgens toch om het leven.
Uffz. Max Kazmeier †
Zijn stoffelijk overschot werd voor korte tijd in een veldgraf in de Oud-Sint-Jooslandpolder begraven. In een later stadium werden zijn stoffelijke resten overgebracht naar de Duitse militaire begraafplaats te Goes.

Bijlage behorende bij Curtiss-Hawk 75A versus Messerschmitt Bf 109

Ontleend aan “Ils ouvrirent le bal” par Jean Gisclon.

Au I/ 4, le commandant de Saint-Albin remplaça, le 16 mai, le commandant Hertaut. Les patrouilles de Curtiss, renforcées par les Bloch du Groupe II/ 8 stationné à Calais, couvrirent toute la journée les unités de la VII^e Armée qui embarquaient dans la région de Malines (Mechelen).

La plupart des sorties furent consacrées à cette mission qui a’annonçait de très longue durée. Une nouvelle offensive des Allemands, qui cherchaient à s’infiltrer sur la gauche de la VII^e Armée pour isoler le port d’Anvers, précipita les événements. Les bombardiers en piqué de la Marine Chance Vought, coopérant avec ceux de la RAF, s’employèrent à ralentir cette progression.

Le 17 mai, le Commandement décida une opération de masse, et trois missions furent prévues pour la journée. La première se déroula à 5 heures du matin. Le dispositif comprenait 9 Chance Vought, 12 Loire, 12 Potez 63 de la Marine, protégés par 8 Curtiss et 12 Bloch 152. Le ciel était clair et la visibilité parfaite. La mission fut accomplie sans dommage, après un court engagement contre des Heinkel sans escorte de chasse.

Deux d’entre eux furent abattus, et un Blenheim britannique qui se trouvait isolé dans le mélée, fut pris pour un ennemi et mis en flammes par des équipages de Potez 63.

La seconde mission eut lieu à 10 heures.

Les bombardiers de l’Aéronavale perdirent plusieurs appareils, touchés par la Flak.

La troisième était prévue vers 15 heures! Elle fut décommandée pour les bombardiers mais les chasseurs – 8 Curtiss du I/ 4 emmenés par l’adjudant Hotelier – ne furent pas avertis.

Ils arrivèrent sur le secteur vers 2500 mètres, au ras de quelques cumulus égarés dans un ciel parfaitement bleu. Vingt 109 les attendaient, 1500 mètres plus haut.

Leur présence, à cette altitude, sur les lieux et à l’heure prévue pour le bombardement, présenta pour les pilotes des Curtiss un caractère d’opportunité plutôt troublant.

La patrouille haute des Curtiss – lieutenant Hirschauer, lieutenant Guillaume et sergent Bompain – fut surprise par une autre formation de 109 que les pilotes n’avaient pas aperçu.

Le sergent Bompain, mis en flammes le premier, se parachuta à grande vitesse, en ouverture automatique qui le “sonna”. Il atterrit, en peine bataille, à Walcheren.

Il réussit à trouver un bateau qui le ramena sur la côte, et il regagna Mardyck, le lendemain, par ses propres moyens.

Le lieutenant Hirschauer, pris à parti par 4 Messerschmitt's, reconnut que la chance, ce jour-là, fut pour lui une fidèle compagne... Alors qu'il tente de dégager Bompain, un 109 surgit au-dessus de lui, et de 30 mètres l'exécute. Blessé au pied droit, son Curtiss très dur à piloter, il envisage l'évacuation lorsqu'il constate que son habitacle ne s'ouvre pas.

Il tire sur le poignée de largage mais aucun résultat! Il manoeuvre aux mieux pour se soustraire à ses adversaires, tout en souhaitant que le feu ne se déclare pas.

Le sergent Cartier, équipier d'Hotelier, accourt à sa rescousse, mais la rafale d'un 109 atteint son réservoir d'huile et Cartier est obligé de rompre le combat pour se poser train rentré en campagne.

Autour d'Hirschauer, ses camarades trop occupés dans cette mêlée générale, ne réussissent pas à intervenir. Les 109, aujourd'hui, n'acceptent pas le combat tournoyant. Bien plus rapides que les Curtiss, ils dégagent par une chandelle brutale, dès que leur attaque surprise échoue. Et il y a toujours un Messerschmitt derrière chaque Curtiss.

Deux nouveaux projectiles explosifs étoilent le pare-brise d'Hirschauer et fracassent le côté droit de son habitacle. Joie.. Celui-ci s'envoie dès que le pilote actionne la manette de largage. Il était temps, car le feu se déclare sous le palonnier. Quelques flammes, qui deviennent brasier avec l'appel d'air.... Hirschauer cabre son avion et saute. Au-dessous de lui, c'est l'estuaire de l'Escaut, un estuaire qui semble s'élargir très vite. Il y a bien quelques banes de sable au milieu et avec un peu de veine, il peut atteindre l'un d'eux.

Le pilote atterrit sur du sable mou qui amortit sa chute. Il se déboucle rapidement et se rend compte que la marée remonte assez vite. A 150 mètres de lui, il aperçoit un petit bateau blanc amarré sur un autre banc. L'officier se déshabille en hâte, pour traverser à la nage. Une déception l'attend que le bateau, ouvert en son milieu par un obus, est rempli d'eau. Que faire ?...

La rive est loin. Ses brûlures, aux mains et au visage, le font souffrir et l'eau de mer n'arrange rien.

La marée remonte, plus lentement semble-t-il à cet endroit, car la couche de sable forme une sorte de petite île, mais elle remonte tout de même. Elle recouvrira tout avant une demi-heure. Il se remet à l'eau. Le courant l'entraîne, dans ses remous, sur un nouveau banc. Le temps de souffler un peu. Il grelotte de flèvre et ses mains sont en feu.

Enfin il ne peut rester là et attendre! Attendre quoi d'ailleurs! Cette fois, la distance lui paraît interminable. Si on lui avait dit, avant le décollage, qu'il prendrait un bain cet après-midi!

Enfin, il aborde à nouveau. Un bruit de moteur lui fait tourner la tête. Une vedette fonce sur lui, dans un jaillissement d'écume. Amie ou ennemie? Peu importe après tout, car il est harassé.

L'équipage est hollandais.

On l'embarque pour le conduire jusqu'à un navire-hôpital, où il est soigné et habillé. Puis il est conduit à Bruges. Il y sera hospitalisé pour brûlures très graves, et c'est là que le surprendra l'avance allemande.

Le lieutenant Hirschauer ne réussira à s'évader et à franchir la ligne de démarcation qu'en juillet.

Cinq Me 109 furent abattus, pendant cette mission par le I/ 4, mais deux pilotes furent mis hors de combat. Le sergent Bompain, commotionné par sa descente, ne sera pas encore remis trois jours plus tard.

Et le 20 mai, tout l'échelon roulant du I/ 4 était fait prisonnier. Bompain allait partager le sort de ses camarades "rampants".