

14. Anhang

14.1 Die Geschichte der RCAF

Winston Churchill beschrieb den britischen Commonwealth-Luftwaffen-Ausbildungs-Plan (BCATP) einmal als "Einer der Hauptfaktoren und möglicherweise der entscheidende Faktor in dem Krieg". Es ist schwierig abzuschätzen, welche Wirkung das BCATP auf die Ereignisse des zweiten Weltkriegs, wo auch immer und schließlich auch auf den Sieg der Alliierten, hatte. Fast die Hälfte von allen Flugzeugbesatzungen des Commonwealth erhielt einen Teil ihrer Ausbildung im BCATP; der Plan bildete insgesamt 131.553 Flugbesatzungen zur Kriegsführung aus. Ein Drittel der Einsätze führte das Bomberkommando der königlichen Luftwaffe aus, was dabei half, Hitlers Griff nach Europa zu lockern. Sie wurden von jenen geführt, die im BCATP dafür ausgebildet worden sind. Andere Absolventen des BCATP schützten die Versorgungsverbindung über den Atlantik, welche Großbritannien die Kraft gab den Krieg durchzustehen. Der Ausbildungs-Plan trug zweifellos auch auf unzählige Weise zu der Kriegsanstrengung bei. Viele starben dafür; alleine über 17.000 Flugzeugbesatzungen der königlichen Kanadische Luftwaffe (RCAF) wurden getötet und fast 900 Rekruten starben während der Ausbildung.

Während viele der Übungsgelände schnell aufgegeben und vergessen wurden, oder andere, nicht-militärische Verwendung fanden, hatte das BCATP einen anhaltenden Einfluss in Kanada.

Der Plan diente Kanada dabei, seinen Status als eine souveräne Nation zu stärken. Er brachte ein beispiellose Verantwortung auf hoher Ebene und erforderte eine große organisatorische und logistische Kapazität mit einer Kostenbeteiligung von über 2,2 Milliarden \$ für Kanada, was 72 Prozent der Gesamtkosten ausmachte.

Er erlaubte die Entwicklung einer stärkeren, permanenteren, nationalen königlich-kanadischen Luftwaffe.



Ausbildungsschulen waren über das ganze Land verteilt und in vier Kommandobereiche eingeteilt.

Der Kommandobereich Nr. 1 umfasste den größten Teil von Ontario (außer einer Schule im westlichen Ontario, die zu Nr. 2 gehörte) mit einem Hauptquartier in Toronto.

Nr. 2 umfasste Manitoba und etwa die Hälfte der Schulen in Saskatchewan und hatte ihr Hauptquartier in Winnipeg. Die Schulen in Quebec und in den drei Seeprovinzen fielen in den Kommandobereich Nr. 3, mit dem Hauptquartier in Montreal. Zum Schluß der Bereich Nr. 4, dazu gehörten die restlichen Schulen in Saskatchewan zusammen mit denen in Alberta und in britisch Columbia. Das Hauptquartier des Bereiches Nr. 4, befand sich

ursprünglich in Regina, wurde dann aber nach Calgary verlegt.

Die meisten Luftwaffenstützpunkte wurden in die Prärien gebaut, da diese reichliche Raum für Unterkünfte, offenes Gelände, gutes Wetter und eine niedrige Bevölkerungsdichte hatten. Es war eine Gesamtsumme von 120 Stützpunkten erforderlich, und zwei Drittel davon mussten aus zusammengesuchtem Altmaterial gebaut werden. Extra dafür eingestellte Zimmerleute und Arbeiter bauten mehr als 700 Hangars. Sie bauten auch, Kantinen, Büros, Sporthallen, Klassenzimmer, Esszimmer und Unterkünfte, insgesamt mehr als 7.000 Gebäude. Die Kosten für diese Gebäude erreichten die Summe von 80.000.000,- \$

Die ökonomische Nutzung der Komplexe ging während des Krieges weiter, sie dienten dabei Kanadiern aus den Schwierigkeiten der Weltwirtschaftskrise der 1930er Jahre zu helfen. Mit jedem neuen Stützpunkt kam Personal und mit dem Zustrom von neuen Menschen wurden die Geschäfte in den örtlichen Betrieben immer besser. Die Industrie wuchs, besonders die Flugzeug- und Munitionsherstellung, genauso wie Förderung der dafür notwendigen Rohstoffe wie Kupfer, Nickel und Eisen.

Die Absolventen des ersten Pilotkurses, er bestand aus 39 Studenten, erhielten ihre Abschlusszeugnisse am 30. September 1939. Die Zahlen der Absolventen stiegen rasant. Ende 1942 waren es 3.113 und erreichten den Höchststand mit 5.157 Absolventen im Oktober 1943. Bis Juni 1944 gab es ein Überschuss an Piloten und man begann damit, die Anzahl der Absolventen zu verringern. Die Anwerbung wurde eingestellt und ab Oktober begann man damit die Schulen zu schließen. Die letzten Absolventen erhielten am 29. März 1945 ihre Abschlusszeugnisse; zwei Tage später wurde der Ausbildungsplan -BCATP- beendet.

Hintergrund



Im 1. Weltkrieg war das kanadische Luftwaffenpersonal in Einheiten der königlichen Luftwaffe (RAF) integriert. Ein Teil des im Jahr 1939 unterzeichneten Vertrages zum British-Commonwealth-Luftwaffen-Ausbildungsplan (BCATP), berücksichtigte die Existenz von königlich-kanadischen Luftwaffen- (RCAF) Einheiten in Übersee. Die Bedingungen der Vereinbarung waren vage und erlaubten beiden Seiten, der Britischen und der kanadischen Regierung, eine breite

Interpretation. Die Kanadier verstanden darunter, dass es bedeutete, dass alle kanadischen Absolventen des BCATP's anschließend in RAF-Einheiten in Übersee dienen würden. Die Briten legten es so aus, es bedeute, dass eine beschränkte Anzahl von RCAF Geschwadern gebildet würde und der Rest der Absolventen in RAF-Einheiten dienen sollte. Die Spannung die durch diese zwei Auslegungspositionen entstanden war, sollte während des gesamten Krieg bestehen bleiben.

Die Königlich-Kanadische-Luft-Waffe wurde im Jahr 1924 gegründet. Anfangs bestand die junge Flugtruppe nur aus 324 Offizieren und Fliegern, man besaß nur wackelige Fluggeräte und hatte Pflichten, die weit von denen des Militärs entfernt waren, wie das Löschen von Waldbränden oder den Indianern, das in dem vor 61 Jahren geschlossenen Vertrag zugesicherte Geld zu überbringen. Tatsächlich fand der erste militärische Flug in Kanada etwa 15 Jahre früher statt, als John McCurdy versuchte, das „Armee Messing“ („Die Armeeführung“) in Pettawawa, Ontario, davon zu überzeugen, dass Flugzeuge nützliche Instrumente für den Krieg sein könnten. Er ist derjenige, die den ersten Motorflug in Kanada machte, als sein „Silberner Pfeil“ vom Eis der Neuschottland Baddeck Bucht abhob. Die Armee zeigte kein Interesse, aber der fünf Jahre später begann der erste Weltkrieg und es wurde die kanadische Fliegertruppe gebildet. Sie bestand aus drei Personen und einem 5.000 \$ Flugzeug.

Jedoch ein Jahr später hörte es auf, zu existieren, so dass sich Kanadier beeilten, in Großbritanniens königliche Flughandelsgesellschaft einzutreten, aus der im Jahr 1918 die Königliche Luftwaffe (RAF) wurde. Die Briten hatten auch ihre eigenen Ausbildungsstätten in Kanada geöffnet und bis zum Ende des Krieges 3135 Piloten in Kanada ausgebildet. im Jahr 1918. Interessant war auch, dass am Ende des Krieges laut einer Studie, mehr als 13.000 Kanadier in der RAF dienten, so dass die Bundesregierung entschied, dass Kanada eine eigene Luftwaffe haben sollte.

In England wurde die kanadische Luftwaffe mit Billy Bishop als erstem Kommandant gegründet. Aber bereits nach einem Jahr wurde sie wieder aufgelöst, um 1924 wieder als die Königlich-Kanadische-Luft-Waffe zu beginnen. Die Entwicklung erfolgte dann langsam aber sicher.

Nach der Depression, begann man in den späteren Dreißigern damit die RCAF wieder aufzurüsten, wozu das Budget erhöht wurde. In der Tat hatten sich bis zum Ende des zweiten Weltkriegs 250.000 gemeldet und 93.000 davon hatten in Übersee gedient. Die RCAF war wohl die gefährlichste von den drei Truppenkategorien.

Obwohl die RCAF nur 23% von den Anwerbungen ausmachte, waren 41% der Kriegstoten des Landes Flieger und Fliegerinnen.

Die meisten der 17.000, manche sagen 18.000 die ums Leben kamen starben während der Bomberflüge auf Deutschland aber es gab viele die infolge von Unfällen beim Training in der Ausbildung starben.

Die RCAF tauchte nach dem Krieg als die vierte größte Luftwaffe auf. Sie hatte 48 Geschwader, die in Europa und im Fernen Osten flogen und 37 die zu Hause flogen. Sie hatte auch für die Umsetzung des britischen Commonwealth Luftwaffenausbildungsplans in Übersee gesorgt, welcher in fünf Jahren 131.000 Piloten und Besatzungsmitglieder ausbildete, wovon alleine 73.000 Kanadier waren. Eine sehr beeindruckende Aufzeichnung, auf die wir stolz sein sollten.

14.2 Navigation mit Hilfe der Sterne? Vielleicht!

Wenn die Ziele der Menschen über ihren eingegrenzten, vertrauten Bereich hinausgehen, müssen Beobachter auf Techniken vertrauen, die sich erst im frühen 18. Jahrhundert entwickelten –Orientierung durch Sternenbeobachtung unter Verwendung eines Sextanten.

Aber der Sextant war nutzlos bei bedecktem Wetter und selbst wenn ein Stern beobachtet werden konnte, würde ein Flugzeug in der Zeit die zur Kursberechnung erforderlich ist, bereits etliche Meilen auf seinem Flug zurückgelegt haben. Somit mussten Beobachter sich bei der Kursbestimmung oft auf ihre leblosen Berechnungen und die Beobachtung auffälliger Landzeichen und Wahrzeichen verlassen. Es war keine leichte Sache dies über einem Kontinent zu tun, der oft von Wolken und Industriedunst bedeckt war.

Die nüchternen, leblosen Berechnungen waren ein wenig mehr, als eine auf Schulwissen basierende Annahme über den jeweiligen Standort eines Flugzeuges zu jeder beliebigen Zeit. Die Berechnungen und Annahmen entstanden auf der Grundlage der Fluggeschwindigkeit, der durch Gegenwind verursachten, geschätzten Abdriftung vom Kurs und der abgelaufenen Flugzeit, die mit einem Chronometer bestimmt wurde. Letztendlich besaß der Navigator noch eine Liste nützlicher Orientierungshilfsmittel, in der auch besondere Landmarkierungen und Wahrzeichen verzeichnet waren. Bei Nachtflügen konnte die Spiegelung vom Mondlicht auf den Ozeanwellen mit funkelnden Lichtern verwechselt werden. Nur sehr helles Mondlicht konnte der Crew dabei helfen, erkennbare Detailinformationen über die aktuelle Situation am Boden des überflogenen Gebietes zu erhalten.

Das Bomberkommando musste einen Drahtseilakt vollführen, wenn die Termine für die Einsätze geplant wurden. Es gab in jedem Jahr nur einige Nächte, die wirklich für die Ausführung von Bombardierungsaufträgen auf weit entfernte Ziele in Deutschland ideal waren. Das waren die längeren Nächte im Spätherbst, im Winter und zu Beginn des Frühjahres, wenn der Mantel der Nacht die Bomber vor Nachtjägern abschirmen konnte. Aber eine dunkle Nacht war auch nicht optimal zum Angriff. Das Mondlicht mußte hell genug sein, dass Navigator und Bombenschütze den Boden und damit auch die ihnen vorgegebenen Ziele sehen konnten.

14.3 Halifax



Eine Halifax MV, Rolls Royce Motoren, Flügelspannweite 99 feet (30,18 m). Dies ist fast identisch mit einer Lancaster, jedoch die Form der Halifax gleicht einem „H“, während die Lancaster einem „L“ gleicht.

Obwohl sie von der Avro Lancaster überschattet wurde, spielte die Halifax eine wichtige Rolle bei den Bomberangriffen. Die Halifax wurde im Gegensatz zu der Lancaster vielseitiger eingesetzt. Dazu gehörte neben den Bombardierungs- Kommandos, auch das Schleppen von Transportgleitern, die Seeaufklärung und die Evakuierung von Kriegsoffizieren. Der Halifax Entwurf kam von demselben Ministerium, daß die Produktion der Avro Manchester festgelegt hatte. Beide Bomber wurden dafür entworfen, die Wellington-, die Hampden- und die Whitley-Maschinen in der mittleren Bomberklasse zu ersetzen. Als keine bekannte zweimotorige Konstruktion in der Lage war, die für die Halifax erforderliche Antriebskraft zu produzieren, schlug Handley Page die Installation von vier Rolls Royce Merlin Maschinen vor, was dazu führte, das Flugzeug in die Kategorie der schweren Bomber einzuordnen.

Insgesamt wurden 6.176 Halifaxes in verschiedenen Ausführungen für die RAF gebaut. Die späteren Maschinen hatten stärkere Motoren und waren mit 1650 - 1800 Bristol Herkules Gürtelreifen ausgerüstet. Das betraf die Halifax - Typen III, VI und VII. Die Konstruktion war verbessert worden. Mit einer stromlinienförmigen Nase statt dem vorderen Geschütz -Türmchen, versuchte man die Luftströmungs-Verluste zu reduzieren um die Flugleistung zu verbessern.

Die Halifax - Bomber der R.C.A.F waren seitlich mit Namen wie: „Willi der Wolf“, „Der Meister“, „Großer Chef Wa – Hoo“ und „Vicky die böartige Jungfrau“ bemalt. Dies spiegelte die Zuneigung, der Kanadischen Crews in der Kriegszeit für die großen viermotorigen Bomber wieder. Das Flugzeug war in der Lage, trotz schwerer Schäden, immer noch nach Hause zu fliegen. Eine Halifax mit dem Namen „Freitag der Dreizehnte“, überstand 128 Einsätze. Die Halifax stand vielleicht im Schatten ihre Kusine im Bomber – Kommando, der Arvo Lancaster, aber viele Kanadische Besatzungen waren mehr als zufrieden mit ihrem Flugzeug und die Halifax war vielleicht Kanadas bedeutendster

Bomber im II. Weltkrieg.

Typbezeichnungen: Mk I, II, III, IV, V, VI, VII

Modell - Nr.: HP 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63

Verwendungszweck: Bomber, ASW, Transport und Schleppen von Segelflugzeug

Anzahl im Einsatz: 84 MK I, 1.977 MK II, 2.091 MK III, 904 MK V, 467 MK VI,
35 MK VII

Eingesetzt bei: RCAF / RAF

Indienststellung: 1940

Außerdienststellung: 1945

14.4 Dienstgrade

Während des Luftwaffenausbildungsprojektes im britischen Commonwealth, erhielt man beim Eintritt in die RCAF normalerweise der Rang eines Fliegers 2. Klasse (AC2) und eine Standard Wehrsold-Gruppierung. Einem Mitglied oder einem früheren Mitglied der Royal Canadian Air Kadetten, welches drei fortlaufende Jahre in einem Kadettengeschwader gedient und zwei Sommertrainingslager besucht hatte, oder ein Sommertrainingslager und die Kurse zum Vorgesetzten, zum Ausbilder oder das Fliegerstipendium beendet hatte, wurde eine eingetragene Einstufung als Flieger der 1. Klasse (AC1) garantiert. Nachdem jemand sechs Monate zufriedenstellenden Dienst geleistet hatte, wurden Flieger / Fliegerinnen zum AC1 befördert. Nach einem anschließenden Jahr mit zufriedenstellend geleisteten Dienst, wurde ein Flieger zum leitenden Flieger (LAC) befördert.

Personen, die zuvor in einer RCAF- Abteilung ausgebildet wurden, erhielten normalerweise die Garantie auf eine Wehrsoldeingruppierung, die ihrer Erfahrung bei der Registrierung ihres Ranges entsprechend war.



Flieger 2. Klasse – AC 2, Flieger 1. Klasse – AC 1, Leitender Flieger - LAC



Corporal- Cpl
Unteroffizier



Sergeant- Sgt
Feldwebel



Flight Sergeant – Ft Sgt
Flugzeugfeldwebel



Warrant Officer, Class II- WO II
Stabsfeldwebel Klasse II



Warrant Officer, Class I- WO I
Stabsfeldwebel Klasse I



Pilot Officer- P/O
Leutnant



Flying Officer- F/O
Oberleutnant



Flight Lieutenant- F/L, Squadron Leader- S/L
Flugzeugleutnant, Geschwader Führer



Wing commander- W/C, Group Captain- G/C
Flugzeuggruppen – Kommandeur, Hauptmann



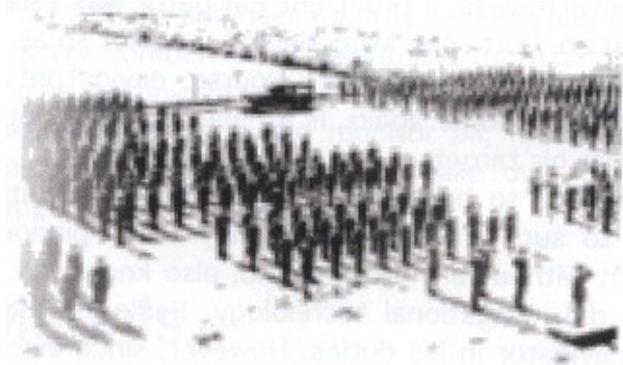
Air Commodore- A/C, Air Vice Marshal- A/V/M

Brigadegeneral der Luftwaffe, Vize -Marschall



Air Marshal- A/M, Air Chief Marshal- A/C/M
Luftwaffen – Marschall, Chef - Marschall

14.5 Beschreibung der Flugzeugbesatzungen



Der im Britischen Commonwealth eingeführte Luftwaffenausbildungsplan sah vor, Flugzeugpersonal auszubilden, das während des zweiten Weltkrieges gezielte Luftangriffe durchführen konnte. Es gab nur etwa eine Hand voll von Flugzeugbesatzungsaufgabenbereiche. Jedes der Crewmitglieder hatte während des Kampfeinsatzes eigenverantwortlich eine bestimmte Pflichtaufgabe auszuführen. Dieser Abschnitt erläutert die Klassifizierungen und die dazu gehörenden Aufgaben.

Man konnte sich für die Ausbildung folgender Flugbesatzungsklassifizierungen, melden:

Pilot



Die Mehrheit der Männer, die sich für die Königlich Canadische Luft Waffe (RCAF) während des II. Welt Krieges anwerben ließen hatten die große Hoffnung, Pilot zu werden. Während viele Männer Erfolg bei ihrem Ausbildungswunsch hatten, wurde aber die Mehrheit von ihnen für die übrigen Aufgaben in eine Crew ausgebildet. Die meisten Männer meinten, dass ein Pilotenjob, verglichen mit den anderen Jobs einer Besatzung glanzvoller wäre, aber die Piloten selbst waren die Ersten die sagen, dass sie von den anderen

Besatzungsmitgliedern bei einem Kampfeinsatz abhingen.

Eine Piloten Ausbildung war intensiv. Nach der Absolvierung der Grund-Ausbildungsschule, besuchte er eine Grundschule für Flugausbildung (EFTS), mit Flugtraining in der Ausbildungsschule (SFTS). Dann wurde er in eine Praxisausbildungseinheit oder in eine allgemeine Aufklärungsschule geschickt und schließlich nach Übersee gesandt oder er blieb in Kanada, um die Heimat zu verteidigen oder andere Piloten zu trainieren.

Nach Abschluß der EFTS, gingen die Piloten, die zu Kampfpiloten ausgebildet werden sollten, zum Flugtraining in Ausbildungsschulen (SFTS), wo sie normalerweise auf Harvard Flugzeugen geschult wurden, die vergleichbar mit den Maschinen waren, die sie beim Kampfeinsatz fliegen würden. Männer, die Bomber an der Küste oder bei Transportoperationen fliegen sollten, wurden in Ausbildungsschulen (SFTS) geschickt, wo sie das Fliegen größerer zweimotoriger Flugzeuge wie Avro Anson, Cessna Kranich und Airspeed Oxford trainieren konnten.

Da sie in Operationen Flugzeugkommandanten waren, wurden Piloten auch in Navigation, Motoren- und Flugzeugtechnik, Meteorologie, Funk und Photographie trainiert.

Sie wurden darauf geschult in der Lage zu sein, zu jeder Tageszeit und unter allen

Umständen zu fliegen. Bei SFTS spezialisierten sich Piloten auf fortschrittliche Flugtechniken wie Nacht- und Instrumentenflüge.

In den frühen Jahren der BCATP dauerte der Pilotenausbildungsprozess ungefähr 25 Wochen. Die bis 1944 von Piloten geforderte Ausbildungszeit hatte sich nun fast verdoppelt. Bei der Umsetzung der geplanten Pilotenausbildung in die Praxis, lernte man beim Luftfahrtsministerium rasch was verbessert werden mußte, man verlängerte die Ausbildungszeit, um sicherzustellen, dass alle Flugzeugbesatzungen professionell trainiert waren.

Navigator

Navigator konnte man direkt werden oder man konnte sich darauf spezialisieren Bomber oder Kampfflugzeuge zu navigieren. Dennoch war ein tüchtiger Navigator wesentlich für den Erfolg jeder Flugzeugoperation mitverantwortlich. Er hatte einen abgeschirmten Platz hinter dem Piloten, damit das Licht, das er zur Kursberechnung und Protokollführung brauchte, keinen anderen störte und nicht zur Entdeckung der Maschine führte. Der Navigator führte den Piloten mit seinen errechneten Daten an den Zielort und auch wieder nach Hause. Wenn ein Navigator nicht absolut genau wäre, würde der Bombenschütze seine Ziele nicht treffen.

Diese Männer mussten intensiv in solch einem Grad in nautischen Regeln, Berechnungen und Messungen ausgebildet werden, daß sie die Position des Flugzeuges während des Fluges genau lokalisieren konnten und eine Weile auch ohne jede externe Hilfe den Kurs halten konnten. Man nannte diese Situation „Tote Einschätzung“

Mit dem Kriegsfortschritt, entwickelte sich auch die nautische Technik. Funk und die Sternenbeobachtung wurden als Hilfsmittel benutzt, um dem Navigator bei der Ausführung seiner wichtigen Aufgaben zu helfen. Da die elektronischen Bauelemente jedoch beeinflusst werden konnten und die Sterne nicht immer sichtbar sind, wurde die „Tote Einschätzung“ nie ersetzt.

Flugzeug – Bombenschützen



Bombenschützen waren für die Beladung der Maschinen mit Bomben und den Abwurf auf das Ziel verantwortlich. Es wurde verlangt, dass sie in der Lage waren, den genauen Moment für den Abwurf der Bombenlast zu berechnen und dann auch den Auslöseknopf zum Ausklinken der Bomben drückten. Des Weiteren mußte er auch das Fotografieren der Ziele nach der Bombardierung erlernen, um die von den Bomben bewirkte Zerstörung und feindliche Truppenplatzierungen aufzuzeichnen.

Luftbeobachter

Im Jahre 1942, wurde durch Kanadas Luftministerium die Zusammensetzung von Bomber-Crews neu festgelegt. Es wurde entschieden, daß statt einer Mannschaft aus zwei Piloten, einem Luftbeobachter einem Funker und einem Bordkanonier, nur noch ein Pilot für mittlere bis schwere Bomber notwendig war. Die Position des bisherigen Luftbeobachters, der bis zu dieser Zeit dafür verantwortlich war, sowohl zu navigieren als auch die Bomben auszulösen, wurde in zwei Positionen aufgelöst:

Bombenschütze und Navigator.

Somit würde eine Bombermannschaft von 1942 normalerweise weiter aus einem Piloten, einem Navigator, einem Bombenschütze, einem Funker/Bordschütze und ein oder zwei fest zugeordneten Bordkanonieren bestehen. In einem Lancaster Bomber gehörte dann noch ein Bordingenieur zur Mannschaft.

Bord Kanonier (Gibb war ein mittlerer oberer Bord Kanonier.)



In einem Lancaster Bomber bestand eine Mannschaft, wie auch in der

Hamilton, aus sieben Mitgliedern. Es gab zwei Bord Kanonieren, einer war im mittleren oberen Teil des Flugzeugs und einer im Flugzeugheck stationiert. Neben der Aufgabe feindliche Flugzeuge ins Visier zunehmen und nach Möglichkeit abzuschießen, war ein Bord - Kanonier auch dafür verantwortlich, den Nachthimmel nach feindlichen Kampfflugzeugen abzusuchen und den Piloten bei Ausweichmanövern zu leiten.

Funker

Funker wurden darin ausgebildet, das Funkgerät an Bord eines Flugzeuges zu bedienen. Es war die Aufgabe dieser Person, die Sprechverbindung des Flugzeuges mit der Außenwelt zu halten. Ein Funker war auch darin ausgebildet worden, die Navigationseinrichtungen des Flugzeugs bedienen zu können. Außerdem war er das Crewmitglied, das im Bedarfsfall für die Erste Hilfe zuständig war.

Bordingenieur



Ein Bordingenieur war das siebte und letzte Mannschaftsmitglied an Bord eines schweren Bombers. Im Grunde genommen war der Bordingenieur ein Flugzeugmotoren -Techniker. Sein Platz war neben dem Piloten. Er mußte ihm beim Start und bei der Landung assistieren sowie die Öl-, Treibstoff- und Druckmessgeräte beobachten. Es war auch die Pflicht dieses Mannes, das Flugzeug zu übernehmen, wenn dem Piloten irgendetwas passierte.

14.6 Medaillen (Auszeichnungen)

die Gibb erhalten hat:



Der 1939 – 45 Stern

Eingeführt für den Dienst in Operationen während des zweiten Weltkrieges. Um sich für diesen Preis zu qualifizieren, benötigte man eine Mindesteinsatzzeit von sechs Monaten.



Kanadischer Freiwilligendienstmedaille.

Diese Medaille wurde jeder Person von jedem Rang oder von der Royal Canadian Air Force zuerkannt, die freiwillig im aktiven Einsatz diente.



Der Französische und der Deutsche Stern

Diese Medaille wurde im Jahr 1945 für den Dienst in Frankreich, Belgien, Holland oder Deutschland, zwischen dem 6. Juni 1944 (D – Day = Beginn der

alliierten Invasion in der Normandie)) und dem 8. Mai 1945 (VE – Tag = Tag der Kapitulation) eingeführt.



14.7 Die Uniform



RCAF Uniformen während des zweiten Weltkriegs bestanden aus einer Jacke mit vier Knöpfen, einem Hemd mit Kragen mit einer schwarze Krawatte, eine dazu passende Hose mit Taillengürtel , schwarze Schuhe und eine Mütze. Alle Teilnehmer am Training gemäß dem Luftwaffenausbildungsplan im britischen Commonwealth, trugen als Kopfbedeckung ein sogenanntes Schiffchen. Alle Teilnehmer an einer Ausbildung für Flugzeugbesatzungen, trugen einen Blitz aus weißem

Material an ihrer Kappe, der anzeigte, daß die Person sich in der Ausbildung befand. Bei so vielen Fliegern auf jeder Basis war es wesentlich, diejenigen die eine Flugzeugbesatzungsausbildung absolvierten von denen zu trennen, die das nicht taten.



Von den Uniformen wurde erwartet, daß sie dem rauen Kanadischen Klima Rechnung trugen und je nach Jahreszeit und dem Anlass entsprechend, war die Bekleidung der Flieger deshalb anders. Zum Beispiel würde ein Flieger im Militärischen Dienst etwas Anderes tragen als beim Essen in der Kantine, genauso wie ein Flieger während des Dienstes im Sommer andere Kleidung tragen würde, als jene die er während seines Dienstes im Winter getragen hat.

Sommeruniformen hatten dieselbe Form wie die für den Winter, sie wurden aber aus leichterem farbigem Stoff angefertigt.



Ab dem 2. Weltkrieg trugen Kanadische Flieger, die in Übersee Dienst taten, offizielle Abzeichen auf den Schultern. Auf diesem Abzeichen war "Kanada" zu lesen und es wurde getragen, um die Staatsangehörigkeit der Person zu zeigen. Jeder Bestandteil der Uniform mußte bestimmten Regeln entsprechen und dieses Abzeichen machte hierbei keine Ausnahme. Es mußte so angebracht sein, daß seine Spitze sich 3/4 Zoll (ca. 2 cm) unterhalb der Schulternaht befand. Es wurde verlangt, dass Flieger und Frauen im Dienst der Luftwaffe, dieses Abzeichen auf beiden Schultern an

allen Jacken außer an ihren Mänteln trugen. Dies galt auch für die Jacken, die Offiziere im Kasino trugen und die Uniformjacken der Militärmusiker.

Beim Eintritt zum Luftwaffenausbildungsprogramm des britischen Commonwealth, (BCATP), erhielt jeder Soldat und jede Soldatin den Rang eines leitenden Fliegers (LAC)

bzw. einer leitenden Fliegerin(LAW). Dies wurde durch das auf beiden Schultern ihrer Uniform getragene Propellerabzeichen angezeigt.

Nach der Absolvierung einer Spezialausbildung bekam jeder erfolgreiche Teilnehmer einen neuen Rang und ein neues Abzeichen, um dieses entsprechend anzuzeigen. Sie erhielten die Graduierung und das Abzeichen (aufgespannte Flügel) innerhalb einer Feierstunde. Mancher Flieger hastete danach zurück zur Kaserne um das neue Abzeichen an der Uniform anzubringen. Flügelabzeichen waren an den Uniformjacken auf der linken Seite, über der Brusttasche zu tragen.