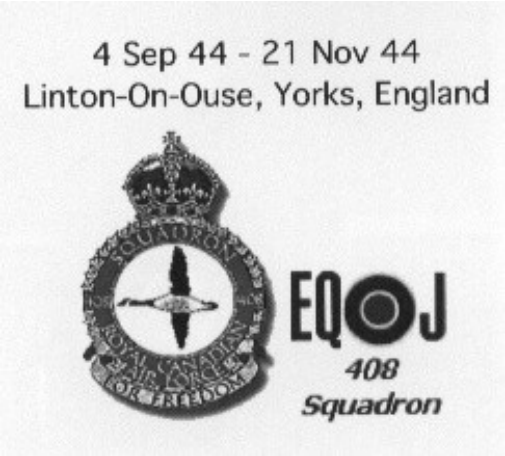
9. Schwadron 408



Emblem: Eine Kanadische Gans mit aufgespannten Flügeln.
Die Kanadische Gans ist in Kanada, England und Schottland zu Hause.
Ihre Geschwindigkeit und ihre Kraft zum Fliegen sind ein Zeichen für die Kampfkraft der Schwadron.

Komandanten

W/CDR W. Ferris	1. Jan. 1943 – 27. Okt. 1943
A. Mair	28. Okt. 1943 – 26. Nov. 1943 (KIA)
D. Jacobs	27. Nov. 1943 – 22. Mai 1944 (KIA)
R. McLernon	24. Mai 1944 – 13. Okt. 1944 (Gibb's)
J. Easton	14. Okt. 1944 – 25. Nov. 1944
F. Sharp	26. Nov. 1944 – 05. Sep. 1945

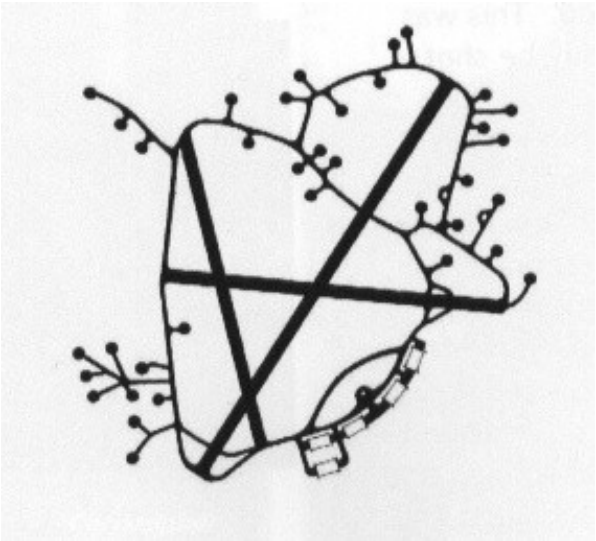
Flugfelder der 408 Schwadron:

Flugzeuge starteten von folgenden Flugfeldern:

Leeming:	1. Jan. 1943 – 26. Aug. 1943
Linton on Ouse:	27. Aug. 1943 – 13. Jun. 1945

Es waren folgende Flugzeugtypen im Einsatz:
Halifax II, III, VII
Lancaster II

Der Spitzname der Schwadron war „Gans"
Der Flugzeug-Code war EQ



Flugfeld Linton-On-Ouse, York, England

Burke MacIntosh

Innerhalb des Schriftwechsels mit Burke Macintosh erzählte dieser, dass er bis auf einen, alle Einsätze mit Gibb zusammen geflogen ist. Sie wohnten in einem großen Herrenhaus, das der RAF Anfang 1937 geliehen worden war. Das Herrenhaus lag innerhalb eines wunderschönen, ländlichen Gebietes im Norden der Stadt York. In der Nähe, hinter dem Haus, gab es einen Fluß. Sie mußten eine Fähre benutzen um ein auf der anderen Uferseite gelegenes Restaurant zu erreichen. Das Restaurant hatte den Namen „Hawtorne House“. Burke wollte dort Klavier spielen und singen.
Er erzählte, dass eine der Trainingseinheiten in Dalton aus einem als Überlebenstraining gedachten Geländemarsch bestand. Der Marsch ging über unglaubliche 35 Meilen (56 km) ohne Essen und Gepäck. Er sagte sie bekamen Schwierigkeiten durch Blasen und wunde Stellen an ihren Füßen. Sie mußten über Nacht draußen bleiben und so tun, als wenn sie sich auf feindlichem Gebiet befänden und der Feind würde sie suchen. Sie mußten in Heuhaufen schlafen und an fremden Türen um Essen betteln. Dies war ein Verhaltenstraining für den Eventualfall, dass sie abgeschossen würden.

Sie lernten auch, wie die Wellington Bomber geflogen werden. Sie übten diverse Luftangriffe mit Flugzeugen, die schwere Bombenlasten trugen, Ablenkung des Feindes von diesen Flugzeugen und abschließend den Heimflug während die Hauptmenge der Bomber ihre Ladung auf das bestimmte Areal abwarfen. Gibbs Aufgabe bei diesen Übungen war die Bedienung des oberen Geschützturms auf dem Flugzeugrumpf. Der Geschützturm konnte geschenkt werden, so dass er den ganzen östlichen und westlichen Himmel und alles was über ihm war beobachten konnte. Er hatte vier Bordkanonen zu bedienen, zwei 303er Maschinen-Kanonen an jeder Seite. Burke hatte das Gleiche auf der Heckseite des Flugzeuges, aber er konnte nur nach unten sehen.

4. September 1944

Der Trainingstag begann um 10:33, Gibb verläßt F/L Chekaluck. Etwas später am gleichen Tag, um 2:40, steigt er mit Patzer und Crew auf und meldet sich zum Luftkampftraining ab.

Gibb at Left

Gibb

<u>5. 8. 9. und 10. September 1944</u>

Die meiste Zeit der Woche verbrachte man mit dem Training für die Bombardierung von Städten.

Halifax III – Bomber, von der 424. Schwadron, aufgereiht in einer Kreisspur,
fertig zum Start zu einem Einsatz

Halifax III – Bomber, von der 420. Schwadron. Schnappschuß bei einem Luftangriff.
Fotografiert über Le Havre am 10. September 1944,
von F/LT F. Lynch von der 428 Schwadron

1942 waren die Amerikanischen und Britischen Bomber noch nicht dazu in der Lage, Ziele zu treffen, die kleiner als eine Stadt waren. Aber in 1944, erschien dank der großen Erfahrungen und großem wissenschaftlichem Können, kein Ziel mehr als zu klein. Eisenbahnverschiebebahnhöfe, Straßenkreuzungen, Deiche, Docks, Raffinerien, Eisenbahntunnel, U-Bootwerften und V1- und V2-Raketen Abschuss-Stellungen, alles wurde von den Alliierten bombardiert und ist meistens dadurch auch zerstört worden.

12. September 1944 (Mission 1)

Start um 11:42 vormittags mit einem Halifax J. Bomber, Pilot P/O Patzer, Einsatzdauer 4 Stunden, 45 Minuten

Jedes Mitglied einer Bomberbesatzung konnte zu jeder Zeit zu seinem Kommandeur gehen und einen Flug ablehnen um an einem späteren Einsatzflug teilzunehmen. Aber der Begriff „Einsatz-Müdigkeit“ bei den Soldaten „Glückliche Flak“ genannt, war offiziell nicht anerkannt. Diejenigen, die unter dem Druck zusammenbrachen, wurden schnell mit dem Begriff „LMF: Mangel an Moral“ gebrandmarkt, abgewertet, (manchmal öffentlich) und zu niedrigen Aufgaben abkommandiert. Gewöhnlich wurde ein Mann, der um eine Zurücknahme seines Einsatzkommandos gefragt hatte, direkt von der Schwadron versetzt.

Während einige aus der Gruppe Dortmund angriffen, flogen 122 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 425, 426, 431, 432 und 434 einen Angriff auf die Synthetik-Ölfabrik von Wanne Eickel. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 16.000 und 1900 feet (4800 - 5800 m) ausgeführt, wobei die Crews auf Befehl 960.000 lbs (435 Tonnen) abwarfen. Wegen Rauchwolken über dem Ziel wurden keine Beobachtungsangaben gemacht. Eine große Anzahl der Bomber war durch Flak-Feuer beschädigt wurden.

F/O J. Mills von der 432. Schwadron war von der Flak getroffen worden. Es gab Löcher im Backbordflügel und in der Instrumententafel.

F/O A. Porter war von der Flak getroffen worden. Es gab Löcher im Backbordflügel, Steuerbordflügel in Steuerbordseite der Kabine.

F/O J. Gault war von der Flak getroffen worden. Es gab Löcher in der Backbordflügelspitze.

Gibb wurde durch Flaksplitter über Wanne Eickel verwundet. Als sie zur Basis zurückgekehrt waren, verließ er das Flugzeug und ging herunter zum Einsatzbesprechungs-Raum, wo er mit Howard Hicken aus Raymond zusammentraf. Er sagte „Scoss (Scherznahme für Howard Skousen Hicken), sieh ich bin verwundet. Er zeigte ihm ein 2 inch (5 cm) großes Loch in seiner Uniform, dass durch ein Stück eines Schrapnellgeschosses der Flak entstanden war.

Es schien Gibb zu erfreuen, dass er einen Beweis für sein Scharmützel mit dem Tod hatte.

Die Crew, mit der Gibb zusammen flog, wollte niemals ihr nächstes Angriffsziel im Voraus wissen. Diese Information bekam man dan auch erst etwa eine Stunde vor dem Start. Sie mußten dazu alle in einen speziellen Einsatzbesprechungs-Raum gehen. Dort erhielten sie alle notwendigen Informationen zum Einsatz. Es wurde dabei eine große Landkarte ausgerollt, auf der das Angriffsziel mit einem Pin markiert war. Nach der Information durften sie den Raum aus Sicherheitsgründen bis zum Start nicht verlassen. Manchmal mußte die für einen Einsatz bestimmten Crews, nach dem Start aus vielen Maschinen eine zusammenhängende große Formation (Bombers stream) bilden, die gemeinsam den Einsatz flogen. Sie konnte eine Ausdehnung von 100 Meilen (160 km) Länge und 40 Meilen (65 km) Breite haben. Wenn die Bomben ausgelöst waren, mußte der Pilot ca. 30 Sekunden absolut gerade fliegen, damit die Bomben das Ziel richtig trafen und das die Automatikkamera ein Foto vom getroffenen Ziel machen konnte. Manchmal konnten sie nach der Rückkehr zur Basis sagen ob das Ziel richtig getroffen worden war.
Gibbs Einsatz auf Wanne Eickel hatte 4 Stunden und 45 Minuten gedauert.

432. Schwadron über Wanne-Eickel, Höhe 16.400 ft. (5.000 m).

14. September 1944

Zwei Tage später, zwei Stunden und 45 Minuten Praxistraining für die Bombardierung von Stätten.

Mel Depew Gibb Mendenhall Steward Robinson

15. September 1944 (Mission 2)

Start um 10:25 abends. Flugzeugtyp: Halifax J. Pilot: Patzer
172 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 431, 432, 433 und 434 sowie 28 Lancaster-Bomber von den Schwadronen 419 und 428 flogen zusammen einen Angriff auf Kiel. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 16.500 und 21.500 feet (5000 - 6500 m) ausgeführt, wobei die Crews auf Befehl 442.000 lbs (200 Tonnen) hochexplosives und 913.000 lbs (410 Tonnen) Brandbomben abwarfen. Gemäß dem Bericht war das Wetter klar und es wurden schwere Schäden durch den Angriff bewirkt.