

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 (Scherzname 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 dann 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 Automatikcamera 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

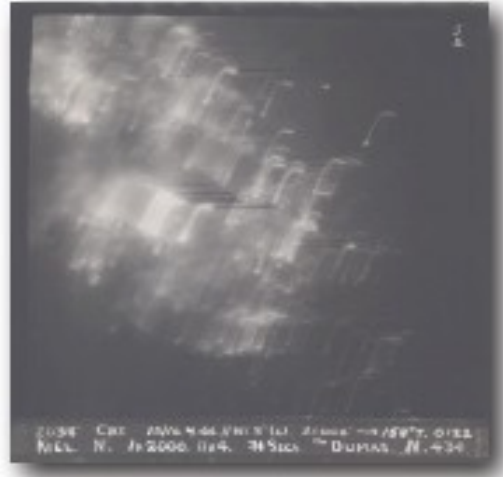
15. September 1944 (Mission 2)

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.

F/O Mills und seine Crew, von der 432. Schwadron, flogen die Halifax VII NP-723 Code-Nr. QO-D waren von einer ME-109 angegriffen worden. Es gab keine Ansprüche und keine Schäden.

P/O J. Gallagher RCAF und seine Crew, flogen die Halifax VII NP-719 Code-Nr. QO-N, kehrten nicht von diesem Einsatz zurück. Sgt C. Gill RAF, F/O J. Leblanc RCAF, P/O H. McLeod RCAF, P/O J. Labelle RCAF, P/O C. Crowe RCAF, P/O D. MacCarthy RCAF. Alle kamen ums Leben.

Der Einsatz dauerte 5 Stunden und 30 Minuten.



Luftangriff auf Kiel am 15./16. September 1944. F/O W. Dumas und Crew von der 434. Schwadron. Foto von Wally Dumas und Ken Braun

17. September 1944 (Mission 3)

Start mit einer Halifax J. um 10:31 morgens.



Mendenhall

Patzer

Grant

May

Daley

Hensen

McIntosh

173 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 431, 432, 433 und 434 sowie 36 Lancaster-Bomber von den Schwadronen 419 und 428 flogen zusammen einen Angriff auf Truppen Stellungen bei Boulogne. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 2.000 und 10.000 feet (600 – 3.000 m) ausgeführt, wobei die Crews auf Befehl 2.280.000 lbs (1035 Tonnen) hochexplosives abwarfen. Gemäß den Berichten war der Angriff erfolgreich und diese Truppen ergaben sich schon direkt danach.

Sgt A. Stedman von der 432. Schwadron landete auf dem Rückflug in Manston. Gibbs Einsatz hatte 4 Stunden gedauert.



Luftangriff auf Boulogne, am 17. September 1944
Foto von der Lamont Crew, 428. Schwadron

28. September 1944 (Mission 4)

Start um 5:03 nachmittags. Flugzeugtyp: Halifax O. Pilot: Patzer
214 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 431, 432, 433 und 434 sowie 38 Lancaster-Bomber von den Schwadronen 419 und 428 flogen zusammen einen Angriff auf Küsten-Stellungen am Cap Gris Nez. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 1.000 und 10.000 feet (300 - 3000 m) ausgeführt, wobei die Crews auf Befehl 1.794.000 lbs (814 Tonnen) hochexplosives abwarfen. Während des Angriffes war das Wetter über dem Ziel sehr schlecht und es wurden viele Bomber-Crews vom Angriffsleiter ohne Bombenabwurf nach Hause geschickt.

Der Einsatz hatte 3 Stunden und 40 Minuten gedauert



Halifax III von den Schwadronen 431 und 432 warten auf den Start.
„D-Day“, 6. Juni 1944

30. September 1944 (Mission 5)

Start um 10:24 vormittags. Flugzeugtyp: Halifax N. Pilot: Patzer
107 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 425, 426, 432 hatten den Auftrag, die Ölbetriebe von Sterkrade anzugreifen. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 16.000 und 18.000 feet (4.875 – 5.500 m) ausgeführt, wobei die Crews auf Befehl 847.000 lbs (385 Tonnen) hochexplosives abwarfen. Das Ziel war Wolken verhängen, so dass das Angriffsergebnis sehr verstreut war. Der Einsatz hatte 4 Stunden und 40 Minuten gedauert

2. und 3. Oktober 1944

Training von Überlandflügen und Bombardierungen.



6. Oktober 1944 (Mission 6)

Start um 04:05 vormittags. Flugzeugtyp: Halifax F. Pilot: Patzer
248 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 431, 432, 433 und 434 sowie 45 Lancaster-Bomber von den Schwadronen 419 und 428 flogen zusammen einen Angriff auf Dortmund. Dies war die größte Anzahl, die die Gruppe 6 während des Krieges losgeschickt hatte. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 17.000 und 20.500 feet (5.200 – 6.250 m) ausgeführt, wobei die Crews auf Befehl 1.510.000 lbs (685 Tonnen) hochexplosives und 383.000 lbs (174 Tonnen) Brandbomben abwarfen. Gemäß den Berichten war der Angriff erfolgreich. Die Transport- und Industrieareale waren gut getroffen worden.
F/O J. Mills von der 432. Schwadron landete auf dem Rückflug in Manston weil am Basisflugplatz zu schlechtes Wetter herrschte.
F/O D. Best, F/Lt W. Tobias, F/O G. Stunden, F/Sgt N. Franko, P/O L. McGuire, F/O A. Craig, P/O H. Britton, F/O J. Gault, F/O M. Krakowsky, F/O R. Diamond, F/O S. Dean und S/Ldr G. Larson landeten auf dem Rückflug in Sudbury weil am Basisflugplatz zu schlechtes Wetter herrschte.
F/O A. Bews und F/O A. Potter Larson landeten auf dem Rückflug in Methwold weil am Basisflugplatz zu schlechtes Wetter herrschte.
F/O G. McNicoll landete auf dem Rückflug in Woodbridge weil am Basisflugplatz zu schlechtes Wetter herrschte.
P/O J. Hamilton und F/O C. Hemming landeten auf dem Rückflug in Bury St. Edmonds weil am Basisflugplatz zu schlechtes Wetter herrschte.
F/O W. Saye landete auf dem Rückflug in Tuddenham weil am Basisflugplatz zu schlechtes Wetter herrschte.
W/Cdr J. MacDonald landete auf dem Rückflug in Wrating Common weil am Basisflugplatz zu schlechtes Wetter herrschte.
Der Einsatz hatte 6 Stunden und 15 Minuten gedauert. Landung in Chedburgh auf dem Rückflug.



6./7. Oktober 1944 Luftangriff auf Dortmund
429 Schwadron –F/Lt Childs und Crew
Foto von Greg Kopchuk



Pilot

7. Oktober 1944
Flug von Chedburch zum Basisflughafen