



Britisk Bren Gun Carrier på vej gennem Kleve i 1945. Operation Veritable, der forløb fra den 8. februar til den 11. marts 1945, var bekostelig både for de allierede styrker og for tyskerne. Operation Veritable er på engelsk også kendt som kampen om Reichswald Forrest, men operationen var meget mere omfattende. Det var British Second Army, First Canadian Army og US Ninth Army's rydning af tyske tropper på den vestlige side af Rhinen og fremrykning mod Wesel, hvor de allierede havde planlagt hovedovergangen over Rhinen. De tyske styrker forsvarede sig hårdnakket og havde udbygget stillinger i skovterræn og byer, så briterne havde et tab på 15.634 mand og amerikanerne 7.300 mand. De tyske styrkers tab var mange gange større og der blev kæmpet om hver meter jord. De allierede gjorde stor brug af tungt artilleri, kampvogne samt flystøtte og det gik hårdt ud over byer, der lå på ruten for de allieredes fremrykning. Om aftenen den 9. marts evakuerede tyskerne deres tropper fra den vestlige side af Rhinen - en operation som de allieredes rekognosceringsfly ikke opdagede i løbet af dagen på grund af dårligt vejr. Fra klokken 20.00 rykkede de første tyske styrker over Rhinen ved Wesel og næste dags morgen blev broerne sprængt. (IWM)

Britiske 2 TAF den 9. marts 1945

No. 34 (PR) Wing

No. 34 Wing, der sorterede direkte under 2 TAF, fløj kun få rekognosceringsmissioner i løbet af dagtimerne den 9. marts 1945. No. 69 Squadron, der opererede med Wellington XIII, var en enhed, som primært operede om natten. Først om aftenen afsendte No. 69 Squadron seks Wellingtons for at udføre rekognoscering over frontområdet ved Wesel.

No. 16 Squadron, der fløj Spitfire IX, havde tre operative sorties, hvoraf de to blev gennemført og den sidste blev afkortet fordi de mål, der skulle fotografieres, var dækket af skyer. F/Lt E N Godfrey fløj den 9. marts 1945 sit første togt i No. 16 Squadron efter, at han var kommet tilbage for at flyve sin anden tour.

Spitfire XI	PL922	F/Lt E N Godfrey	10.20	11.30
S.20". 15.000'. Landing Strip - Dunkerque, Antwerp. Set course Dunkerque. Over target 10.40 hours, area clear, made two runs at 15.000'. Set course Antwerp, target here covered 9/10ths strata-cu. Saw V-2 trail bearing 010 from Antwerp. Set course base, landed 11.30 hours. No incidents.				

Spitfire XI	PL994	W/O E Chalk	09.40	11.00
S.38". 27.000' D L Rotterdam. Airfields - Deventer, Wesel. Climbed through cloud to 27.000'. 7/10ths cloud at Rotterdam. Set course Deventer but target obscured by cloud. Returned to base. Landed 11.00 hours. No incidents.				

Spitfire XI PL985 F/O E A L Muller 08.30 10.00
 S.36". 25.000'. Dortmund-Ems Canal near Rheine, wesel and Leeuwarden airfield.
 Airborne at 08.30 hours and climbed to 26.500' on course. Made trails so flew at
 25.000' over 10/10ths cloud (St.Cu.) which stretched as far as I could see. ETA
 Wesel set course rheine and on ETA observed a samll hole exactly over target.
 Made 3 runs or the canal junction which had been heavily and accurately bombed
 and obtained a good visual. My cameras started to run away from the very
 beginning and I thus used up almost all my film here. While making a last visual I
 spotted 4 aircraft, possibly Fw 190's but their 'sil', coming towards me and at the
 same height. I turned for base and they passed behind me evidently not seeing me.
 Was not troubled again and landed at base at 10.00 hours without further incident.



Spitfire XI fra No. 16 Squadron

No. 140 Squadron, der fløj Mosquito XVI, havde kun to sorties om dagen og ti om natten. Det ene dagsortie var en vejrrekonoscering og det andet blev afbrudt på grund af skyer.

Mosquito XVI NS790	F/O D W Stutchbury & F/Sgt F Warren	16.55	19.05
	Den Helder Met Recce.		
Mosquito XVI NS777	S/Ldr W Redman & P/O G W Harris	11.20	12.50
	East Frisians. 6". 12" 25.000'. No photographs due to 10/10 cloud.		

No. 2 Group

No. 2 Group opererede i løbet af dagtimerne den 9. marts 1945 kun med to wings, nemlig No. 137 og 139 Wing, der med deres Mitchell og Boston bombefly om formiddagen angreb jernbaneterrænet i Dorsten og rangerbanegården i Haltern om eftermiddagen. De tre Mosquito wings fløj ikke operativt i løbet af dagtimerne og kom først i luften ud på aftenen.

No. 137 Wing

No. 88 Squadron, der fløj Boston bombere, havde den 9. marts 1945 en uddannelsesdag. Eskadrillen trænede beskydning af mål på havet samt bombekast over øvelsesterrænet ved Mons. Der blev også gennemført teoretisk uddannelse på Mitchell bombefly, som det var meningen at eskadrillen skulle udskifte deres Boston fly til. Nogle få besætninger fik mulighed til at træne med Mitchel fly.

De to andre eskadriller på flyvepladsen B.50 Vitry en Artois, No. 226 og 342 Squadron, havde en travl dag. Vejret var bedre end de tidligere dage og to bombeoperationer blev gennemført af begge eskadriller i løbet af den 9. marts.

Dorsten

No. 226 Squadron med sine Mitchell fly førte an i dagens første operation, der var rettet mod jernbaneterrænet i Dorsten, som var et vigtigt punkt i de tyske forsyningslinier til frontområdet ved Wesel. F/Lt R Parson førte No. 137 Wing med F/Lt J R Marshall, DFM som leder af den anden bølge i No. 226 Squadron. Herefter kom elleve Boston fra No. 342 Squadron.

Der var 10/10 skydække over Dorsten, hvorfor angrebet blev gennemført som et GH angreb. Første bølge af No. 226 Squadron blev ikke beskudt under angrebet, men den anden bølge blev udsat for moderat, men nøjagtigt skydende, luftværnsbeskydning fra tungt flak. Den anden bølge foretog to anflyvninger af målområdet, hvilket naturligvis har givet de tyske kanonbesætninger bedre muligheder. Formationslederen, F/Lt John Roy Marshall havde i 1941 fået et DFM efter 52 operative togter i Nordafrika og Kreta ved No. 211 Squadron. Marshall havde deltaget i mange luftkampe og flere gange landet med beskadigede fly. Marshall var ikke en type, der ville smide bomberne på må og få. Første anflyvning af Dorsten blev foretaget klokken 10.06 og den sidste klokken 10.23. Bombningen blev foretaget fra højder mellem 12.000 til 14.000 fod.



Mitchell II fra No. 226 Squadron

Følgende besætninger fra No. 226 Squadron deltog i bombningen af Dorsten:

Mitchell III	KJ561	F/Lt R Parsons	08.40	11.00
Mitchell III	HD384	Lt Sjerp	08.40	11.00
Mitchell III	KJ613	F/O R W Tivey	08.40	11.00
Mitchell III	HD355	Lt J L Den Hollander	08.40	11.00
Mitchell II	FW111	P/O H J Lorkin	08.40	11.00
Mitchell II	FW233	F/O C O Mason	08.40	11.00
Mitchell III	HD357	F/Lt J R Marshall	09.50	11.30
Mitchell III	KJ572	F/O K W Conchie	09.50	11.30
Mitchell III	HD362	F/Sgt J Wilcox	09.50	11.30
Mitchell III	KJ672	F/Lt K Copeland	09.50	11.30
Mitchell III	KJ571	F/O B F Allen	09.50	11.30
Mitchell II	FW245	P/O K C Williams	09.50	11.30



Sgt Jean Boucher, Roussillat, Christienne og Granssagne fra No. 342 Squadron. Roussillat var pilot ombord på Boston IV BZ429, der bombede Dorsten den 9. marts 1945.

Tolv Bostons fra No. 342 Squadron startede for at bombe Dorsten, men 'V' havde et uheld under kørslen ud til start og kom ikke i luften. De elleve Boston blev over målområdet mødt med nøjagtig og moderat skydende tungt tysk luftværns skyts. Tre fly blev beskadiget af den tyske luftværns skydning og piloten ombord i Boston IV BZ538 'B', Captain B Citroen, blev lettere såret under angrebet. Angrebet blev udført i to bølger fra højder mellem 12.000 og 14.000 fod. Første angreb blev gennemført klokken 10.06 og det sidste klokken 10.23. De elleve Boston kastede tilsammen 44 stk 500 lb MC med .025 sekunds forsinkelse. Følgende Boston deltog i operationen mod Dorsten:



Boston fra No. 342 (Lorraine) Squadron, der var en fransk eskadrille i 2 TAF. Eskadrillen, der var under kommando af Cdt G Menstre, blev overført til det franske flyvevåben i december 1945. No. 342 Squadron fløj sit første togt den 12. juni 1943, hvor man med tre Boston bombede et kraftværk ved Rouen. Det sidste togt under den anden verdenskrig blev fløjet den 2. maj 1945, da man med 12 Mitchells jernbaneterrænet i Itzehoe. No. 342 Squadron udskiftede deres Boston bombefly til Mitchells i marts 1945.

Boston IV	BZ429	Cpt R Roussillat	08.45	11.05
Boston IV	BZ450	Lt C Wilhelem	08.45	11.05
Boston IV	BZ440	Lt P Sauberli	08.45	11.05
Boston IV	BZ523	Cpt S Blanchard	08.45	11.05
Boston IIIA	BZ284	S/C R Maurel	08.45	11.05
Boston IV	BZ521	Cpt Y Gueguen	08.50	11.20
Boston IV	BZ538	Cpt B Citroen	08.50	11.20
Boston IV	BZ452	Sgt L Bilbao	08.50	11.10
Boston IIIA	BZ258	S/Lt L Vanmier	08.50	11.20
Boston IIIA	BZ378	Cpt C Parmentier	08.50	11.10
Boston IIIA	BZ206	Lt A Flament	08.50	11.10

Haltern

Om eftermiddagen angreb No. 226 og 342 Squadron jernbanestationen i Haltern, der ligger ved Recklinghausen i Nordrhein-Westfalen. No. 226 Squadron afsendte 12 Mitchell, der angreb i to bølger/bokse. Første boks blev ledet af Squadron Leader William Lyle DFC & Bar, medens anden boks blev ledet af F/O Maurice Archer Collins, DFM. Angrebet blev gennemført visuelt og bomberne ramte jernbaneterrænet i Haltern samt en bro over Lippe-Seitenkanal. Denne kanal bestod af to dele, hvoraf den ene gik fra Datteln til Hamm og den anden fra Datteln til Wesel. Kanalen blev færdiggjort i 1933 og var 47 km lang.

Begge bølger fra No. 226 Squadron blev mødt med lidt, men nøjagtigt, flak, da de krydsede Rhinen samt modrat, men unøjagtigt flak over Haltern. Hver boks fra No. 226 Squadron blev efterfulgt af en boks Bostons fra 342 Squadron. Der var 6/10 skydække med toppe i 5.000 fods højde over Haltern med 8 til 15

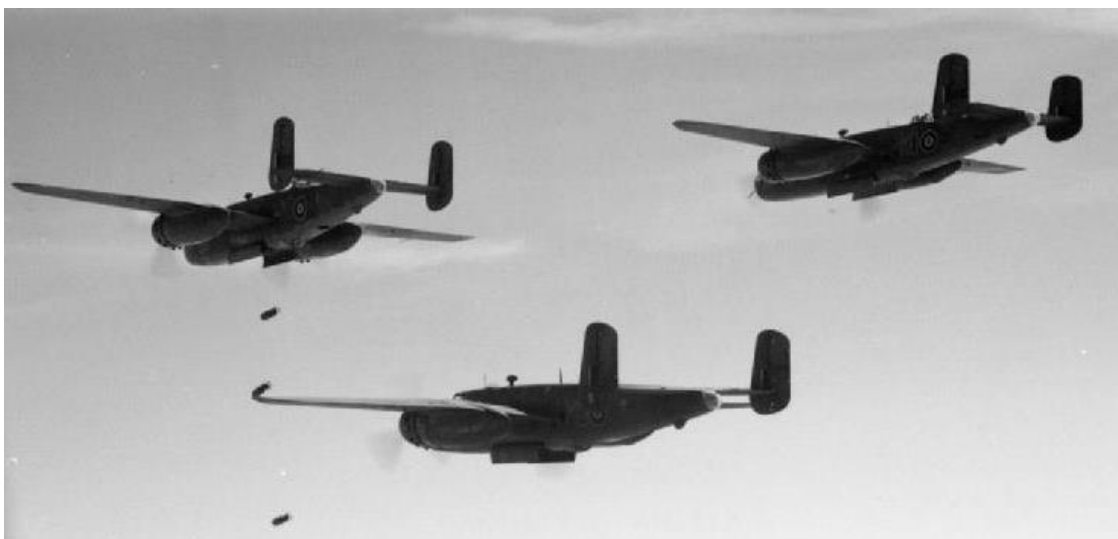
km sigt over skyerne. Et fly fra anden boks kom på grund af tekniske vanskeligheder ikke i luften (Michel III KJ613).

De to formationsledere fortjener lidt særlig omtale. Irlænderen Acting Squadron Leader William 'Paddy' Lyle fik sit første DFC i april 1943 for hans indsats ved No. 226 Squadron og det næste fik han i 1944 for hans mange bombetogter ved samme eskadrille. Under et togt i juli 1944 gjorde Lyle sig særligt bemærket, da hans fly blev ramt af tysk luftværnsskyts og fik alvorlige skader. Flyets navigatør blev såret, men Lyle fortsatte togtet og bombede dagens mål. I marts 1945 var Lyle Flight Commander i B-Flight i No. 226 Squadron.

F/O Collins havde fået sit DFM i juni 1943, medens han fløj som Flight Sergeant ved No. 226 Squadron. Collins deltog i et angreb på elværket i Choeques i Frankrig den 22. september 1942, hvor han blev ramt af luftværnsskytset og nødlandede i besat territorium. Det lykkedes for Collins at flygte til Spanien, hvor han endte i en koncentrationslejr. Efter tre måneder slap han ud af denne og kom den 25. marts 1943 til Gibraltar. I 1945 fik Collins tildelt et velfortjent DFC for hans indsat ved No. 226 Squadron.

Følgende fly fra No. 226 Squadron deltog i angrebet på Haltern:

Mitchell III	HD400	S/Ldr W Lyle, DFC	13.35	16.05
Mitchell III	HD357	F/O B W Hibbert	13.35	16.05
Mitchell III	KJ572	F/O R W Conchie	13.35	16.05
Mitchell III	HD378	F/Lt R D Robertson	13.35	16.05
Mitchell III	KJ571	F/O B F Allen	13.35	16.05
Mitchell II	FW 235	P/O K C Williams	13.35	16.05
Mitchell III	HD362	F/Sgt J Wilcox	13.45	16.15
Mitchell III	KJ561	F/O M A Collins, DFM	13.40	16.05
Mitchell III	HD384	F/O S V Owen	13.40	16.05
Mitchell II	FW111	Lt J L Den Hollander	13.40	16.05
Mitchell III	KJ613	P/O H S Lorkin	-	-
Mitchell II	FW271	F/Sgt G H Towlson	13.40	16.05



Mitchell bombefly fra No. 226 Squadron i færd med at bombe jernbanemål. (IWM)

Mod dagens andet angreb, jernbanestationen i Haltern, afsendte No. 342 Squadron tolv Boston bombefly, men også denne gang faldt et fly fra. Det var Boston 'N' (Sgt Marchal), der vendte om før tid på grund af tekniske vanskeligheder.

De 11 fly gennemførte bombningen i to bølger, hvoraf den første angreb klokken 15.02 og den anden klokken 15.10. Bombningen blev udført visuelt fra højder mellem 14.000 og 15.000 fod, hvor man kastede 44 stk 500 lb MC. Bomberne faldt i den sydlige og sydvestlige del af Haltern samt på en bro over Lippe-Seitenkanal.

Der var moderat, men unøjagtigt skydende tungt flak over målområdet samt en smule, men til gengæld nøjagtigt skydende tungt flak mellem Rees og Rhinen. Alle elleve fly vendte tilbage til A.75.

Følgende besætninger fra No. 342 Squadron deltog i angrebet på Haltern:

Boston IV	BZ429	Cmt G Mentre	13.40	16.15
Boston IIIA	BZ284	S/C C Pinsard	13.40	16.10
Boston IIIA	BZ290	Lt C Wilhelem	13.40	16.10
Boston IV	BZ523	Sgt M Chaussard	13.40	16.15
Boston IIIA	BZ264	S/C R Maurel	13.40	16.10

Boston IV	BZ436	Sgt J Marchal	13.40	14.15
Boston IIIA	BZ206	Lt F.Naravve	13.45	16.15
Boston IV	BZ452	Sgt L Bilbao	13.45	16.15
Boston IV	BZ440	S/Lt L Vannier	13.45	16.15
Boston IIIA	BZ301	Cpt C Parmentier	13.45	16.15
Boston IV	BZ446	Lt A Flament	13.45	16.15
Boston IV	BZ521	Lt P Sauberli	13.45	16.15

No. 139 Wing

No. 139 Squadron på B.58 Melsbroek havde ligesom No. 137 Wing Dorsten som mål i løbet af formiddagen og Haltern i løbet af eftermiddagen. No. 139 Wing bestod af tre eskadrillern, nemlig No. 98 Squadron, No. 180 Squadron samt hollandske No. 320 Squadron.

Dorsten

No. 98 Squadron angreb om formiddagen den 9. marts 1945 jernbanen i Dorsten med 12 Mitchell, der kastede 96 stk 500 lb sprængbomber. Der var 10/10 skydække over målet, så bomberne blev kastet ved hjælp af GH uden at besætningerne kunne se noget resultat af deres angreb.

Følgende besætninger fra No 98 Squadron deltog i angrebet på Dorsen:

Mitchell II	FW218	P/O R Rogerson	08.30	10.50
Mitchell III	KJ578	F/Lt J Taplin	08.30	10.55
Mitchell III	KJ577	F/O J R Jacobs	08.30	10.55
Mitchell III	HD372	F/O H S Hall	08.30	10.50
Mitchell III	HD377	F/Sgt P G Clune	08.30	10.50
Mitchell II	FW215	Sgt T S Bennett	08.30	10.50
Mitchell III	KJ594	F/O G L Minter	08.30	11.00
Mitchell III	KJ621	S/Ldr R P Braun	08.30	11.00
Mitchell III	HD376	F/Lt K J Jarvis	08.30	11.00
Mitchell III	KJ628	F/O J L Johnson	08.30	11.00
Mitchell III	KJ576	W/O D M Thomas	08.30	11.00
Mitchell III	KJ624	W/O G W Bradley	08.30	11.00



Mitchell tilhørende No. 98 Squadron.

Tolv Mitchell fra No. 180 Squadron startede fra B.58 Melsbroek klokken 08.15 til 08.30 for at bombe jernbanen i Dorsten. Mitchell HD379, som blev fløjet af P/O M Y Crowley, vendte om får målet, da understellet ikke kunne trækkes op. Crowley landede igen uden problemer klokken 08.49. Mitchell HD379 fløj ikke operativt igen før den 13. marts, hvor flyet deltog i et angreb på Kengerich. P/O Crowley og hans besætning havde dog ikke så lang en pause. De var allerede i luften i løbet af eftermiddagen den 9. marts, hvor de deltog i angrebet på Haltern.

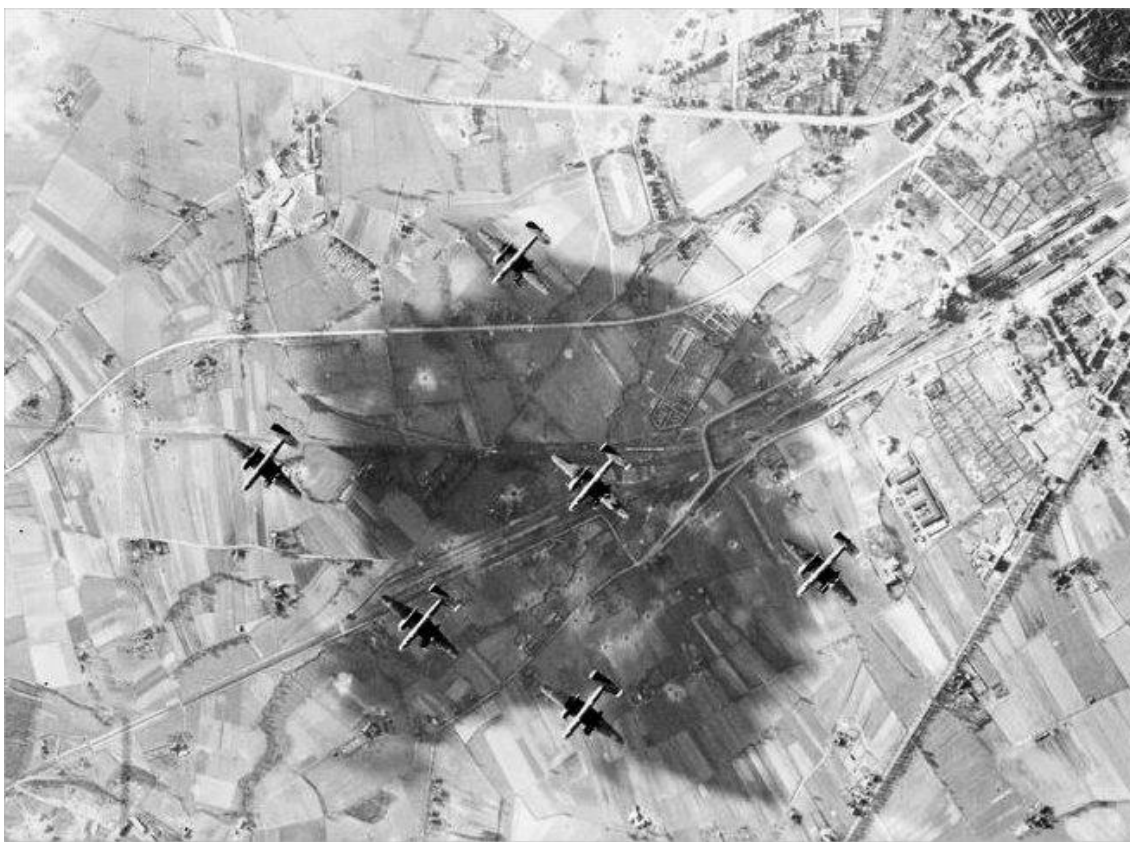
Da No. 180 Squadron ankom til Dorsten var der 10/10 skydække, men GH signalerne var udmærkede og man bombede uden problemer med hjælp fra dette navigationssystem. De to formationer fra No. 180

Squadron indfandt sig over Dorsten klokken 09.59 og 10.10. Flyene blev modtaget af moderat og nøjagtigt skydende tungt luftværns skyts, men eskadrillen havde ingen tab.

Besætningerne i No. 180 Squadron observerede tre saler 'rocket flak' i retning 010 grader, hvilket vil sige Rees i en afstand af 75 km.

Følgende besætninger fra No. 180 Squadron blev afsendt mod Dorsten:

Mitchell III	KJ567	S/Ldr J S Danby AFC	08.25	10.55
Mitchell III	HD328	F/O J B O'Halloran	08.25	10.55
Mitchell II	FW185	F/Sgt F J Walsh	08.25	10.55
Mitchell III	HD387	F/O A W Smith	08.25	10.55
Mitchell II	FW240	P/O M W Mair	08.15	10.50
Mitchell II	FW214	P/O R N Levy	08.30	11.00
Mitchell III	KJ589	S/Ldr E F Sall	08.20	10.40
Mitchell III	HD388	P/O R M Perkins	08.20	10.40
Mitchell II	FW236	F/O E L Lee	08.20	10.48
Mitchell III	HD379	P/O M T Crowley	08.18	08.49
Mitchell III	HD375	P/O R H Chippindale	08.20	11.00
Mitchell III	HD386	F/O R J Carpenter	08.20	10.40



Formation af Mitchell fly fra No. 139 Wing under angreb på jernbaneterrænet ved Dorsten. (IWM)

No. 320 Squadron afsendte 13 Mitchell mod Dorsten i løbet af formiddagen. Et af flyene (Schreiden i Mitchell III HD358) havde til opgave at rekognoscere før angrebet og sluttede sig til eskadrillen før bombningen. Der var 10/10 skydække over målområdet, hvorfor bombningen blev udført ved hjælp af GH.

De angribende besætninger rapporterede om nøjagtigt skydende tungt luftværns skyts, der skød forberedte skydninger ved målområdet. Mitchell FR152 blev lettere beskadiget under flak beskydningen. Besætningerne så også tre salver af 'rocket flak' i retning 10 grader og 75 km afstand.

Følgende besætninger fra No. 320 Squadron deltog i angrebet på Dorsten:

Mitchell III	HD358	R H A Schreiden	08.00	10.40
Mitchell II	FR198	A W Witholt	08.15	10.40
Mitchell III	HD364	H G Marriott	08.15	10.40
Mitchell III	HD306	H Beduwe	08.15	10.40
Mitchell II	FR195	J D Waterman	08.15	10.40
Mitchell II	FR199	J W v Bertebergh	08.15	10.40
Mitchell II	FR157	W v d Waal	08.15	10.45
Mitchell II	FR202	EC Loeff	08.15	10.45

Mitchell II	FR207	R Dickson	08.15	10.45
Mitchell II	FR152	R Bradbury	08.15	10.45
Mitchell II	FR183	D M Gombort	08.15	10.45
Mitchell III	HD346	G E M Clemens	08.15	10.45
Mitchell III	KJ596	J W de Bruyn Kops	08.20	10.50

Haltern

Tolv besætninger fra No. 98 Squadron bombede i løbet af eftermiddagen baneterrænet i Haltern fra højder mellem 12.000 til 14.000 fod. Bombningen blev gennemført visuelt og besætningerne så bomberne ramme baneterrænet og Haltern by. Der var flammer og røg i målområdet og man kunne se, at jernbaneforbindelserne var afbrudte. Der var kun lidt luftværnsbeskydning ved Haltern.

På vej tilbage i retning af Wesel blev No. 98 Squadron udsat for kraftig luftværnsbeskydning, der beskadigede tre fly. Besætningerne kunne se en del vejtransporter bag de tyske linier i Rees - Wesel området.



Mitchel II fra No. 98 Squadron med kælenavnet 'Grumpy' malet på siden af flyet. (IWM)

Følgende besætninger fra No 98 Squadron deltog i angrebet på Haltern:

Mitchell III	KJ594	F/O G L Minter	13.15	16.05
Mitchell III	KJ621	S/Ldr R P Braun	13.15	16.05
Mitchell III	HD376	F/Lt K J Jarvis	13.15	16.05
Mitchell III	KJ628	F/O W L Johnson	13.15	16.05
Mitchell III	KJ576	W/O D M Thomas	13.15	16.05
Mitchell III	KJ591	W/O G W Bradley	13.15	16.05
Mitchell II	FW218	F/O R Rogerson	13.15	16.15
Mitchell III	KJ578	F/Lt J Taplin	13.15	16.05
Mitchell III	HD372	F/O J E Jacobs	13.15	16.05
Mitchell III	KJ666	F/O H S Hall	13.15	16.05
Mitchell III	KJ632	F/Sgt P G Clune	13.15	16.00
Mitchell II	FW215	Sgt T B Bennett	13.15	16.05

Tretten Mitchell fly fra No. 180 startede først på eftermiddagen fra Melsbroek for at bombe jernbaneterrænet i Haltern. Målet var at ødelægge så mange jernbanevogne som muligt på rangerterrænet samt at afbryde eller forstyrre den videre jernbanetrafik.

Mitchell III HD387 med F/O A W Smith som pilot startede et kvarter før de andre fly for at gennemføre en rekognoscering, før han indfandt sin plads i eskadrillens formation. Eskadrillen var opdelt i to bokse, der hver i sær var i stand til at bombe ved hjælp af GH. Dette blev dog ikke nødvendigt, da det var muligt at bombe visuelt. Der var 4/10 cumulus med toppe i 4.000 fods højde i målområdet. De to formationer indfandt sig over Haltern klokken 14.55½ samt 15.01, hvor de bombede fra højder mellem 12.500 og 14.000 fod. Besætningerne kunne se deres bomber ramme i Haltern by, De kunne også se et antal bomber ramme jernbaneterrænet og umiddelbart herefter blev der observeret flammer og røg.

Der var kun lidt og unøjagtigt luftværnsskydning ved Haltern, men på tilbageturen blev No. 180 Squadron mødt med kraftig og nøjagtigt luftværnsskydning fra Haltern og frem til Wesel. To af flyene fik alvorlige skader og en af flyenes skytter blev lettere såret af splinter fra Mitchellens plexiglas.

Besætningerne ombord på No. 180 Squadron brugte øjenene på vej tilbage og på position A.6455 på vejen mellem Dulmen og Haltern en mindre vej, der endte i en blindgyde. De vurderede at dette muligvis var en affyringsrampe til en V-1. Ved A.1545 på vejen mellem Rees og Wesel opdagede de sydpå mod Wesel omkring 90 køretøjer. På position A.4561 (stik øst) Borken på vejen mellem Waldvelen og Helden kunne de se omkring 50 køretøjer, som bevægede sig mod Helden.

Følgende besætninger fra No. 180 Squadron deltog i angrebet på Haltern:

Mitchell III	KJ589	S/Ldr E F Sall	13.10	15.55
Mitchell III	KJ563	P/O M T Crowley	13.10	15.55
Mitchell III	HD386	F/O R J Carpenter	13.10	15.55
Mitchell III	HD305	P/O R H Chippingdale	13.10	15.55
Mitchell III	HD375	P/O R M Perkins	13.10	15.55
Mitchell II	FW236	F/O E L Lee	13.10	15.55
Mitchell III	KJ567	S/Ldr J S Danby	13.15	15.55
Mitchell III	KJ729	P/O W T Anderson	13.15	15.55
Mitchell II	FW2490	F/Lt G M Howard Jones	13.15	15.55
Mitchell II	FW200	F/O H W Wiley	13.15	16.00
Mitchell III	HD307	P/O M W Mair	13.15	16.00
Mitchell III	HD387	F/O A W Smith	13.00	15.47



Mitchell fly bomber jernbanen i Haltern - dog ikke den 9. marts, men den 14. marts 1945.

Lige over middag afsendte No. 320 Squadron 12 Mitchell for at bombe jernbanen i Haltern, men kun 11 fly bombede målet ved hjælp af GH. Mitchell FR188 med D M Combert som pilot vendte om før målet på grund af problemer med olietryk og samtidig med, at motortemperaturen var for høj.

Der var en smule nøjagtigtskydende flak nord for Haltern og ret meget nøjagtigtskydende flak fra målet og frem til Wesel. Besætningerne så ikke resultatet af deres bombning, idet der var en del skydække i målområdet, men man mente, at man havde ramt Haltern by samt rangerbanegården.

Følgende besætninger fra No. 320 Squadron blev afsendt mod Haltern:

Mitchell III	FR198	A W Witholt	13.10	15.45
Mitchell III	HD358	H G Marriott	13.05	15.40
Mitchell III	HD306	H Beduwe	13.05	15.40
Mitchell II	FR193	J D Waterman	13.05	15.40
Mitchell II	FR199	J W v Bertebergh	13.05	15.40
Mitchell III	HD364	W v d Waal	13.05	15.40
Mitchell II	FR159	R H A Schreiden	13.12	15.52
Mitchell II	FR207	R Dickson	13.12	15.52
Mitchell II	FR188	D M Combert	13.12	14.02
Mitchell II	FR152	G E M Clemens	13.12	15.52
Mitchell III	KJ596	J W de Bruyn-Kops	13.12	15.52
Mitchell III	HD346	A W V M Hellegers	13.12	15.52

No. 83 Group

No. 83 Group lå i marts 1945 stationeret på flyvepladsen Eindhoven og havde under sig syv forskellige flyvende Wings, administrative-, kommunikations- og logistikenheder. No. 83 Group var under ledelse af Air Vice Marshal Harry Broadhurst, der havde været chef siden den 25. marts 1944. Hans Air Officer i/c Administration var Air Commodore William J Chrisham, der havde overtaget denne plads den 22. februar 1945.

Harry Broadhurst, der var født den 28. oktober 1905, kom i Royal Air Force i oktober 1926 og blev uddannet som pilot i 1927. I 1940 var han under Slaget om England chef for flere berømte flyvepladser, såsom Coltishall, Wittering og Hornchurch, Broadhurst nøjedes ikke kun med at være flyvestationschef - han fløj også operativt under Slaget om England og havde indtil august 1941 fået tilkendt nedskydning af 13 tyske fly, 7 mulige og 10 beskadigede.

I maj 1942 blev han SASO for No. 11 Group, men blev i oktober samme år sendt til Nordafrika, hvor han fik samme job. I foråret 1944 kom han tilbage til England og blev chef for No. 83 Group, som han førte indtil august 1945.

Broadhurst fortsatte i RAF efter krigen og havde blandt andet til opgave at opbygge V-Force, hvilket vil sige styrken med atombevæbnede bombefly af typen Vulcan. Den 1. januar 1954 blev han udnævnt til Air Marshal og i februar 1957 til Air Chief Marshal. I maj 1959 blev han udnævnt til Commander Allied Air Forces Central Europe. Broadhurst blev pensioneret i marts 1961 og døde den 29. august 1995.

William Joseph Chrisham kom i februar 1945 til No. 83 Group fra et job som stabsofficer i No. 11 (Fighter) Group. Han havde tidligere i krigen været chef for No. 13, 232 og 23 Squadron og havde været dybt involveret i udvikling af natjægere. I 1943 var han chef for Tangmere sektoren før han i september 1944 kom til No. 11 Group. Chrisham blev Air Vice Marshal i 1953 og hans sidste job i RAF var som AOC RAF Germany. Chrisham blev pensioneret i juni 1961 og døde den 24. juli 1987.



*Air Vice Marshal
Harry Broadhurst,
der var Air Officer
Commanding, No.
83 Group.*

No. 39 (Recce) Wing

No. 39 (Recce) Wing på B. 90 Petit Brogel bestod af tre Spitfire eskadriller, nemlig No. 400, 414 og 430 Squadron. De tre eskadrille havde forlagt fra B.78 Eindhoven til Petit Brogel den 7. marts og besætningerne var godt tilfredse med forlægningen. Deres nye start- og landingsbane var lavet af metalplader og indkvarteringen fandt sted i telte mellem fyrretræer, der gav god sløring, hvis tyske maskiner skulle forsøge at angribe flyvepladsen. Til gengæld var komforten ikke den største, men det havde den heller ikke været på Eindhoven.

No. 400 Squadron

No. 400 Squadron rapporterede, at vejret var overskyet først på dagen, men at der kom opbrud i skyerne omkring middagstid. I løbet af eftermiddagen blev sigtbarheden forøget til omkring otte kilometer, hvorfor man iværksatte fire operative flyvninger, der dog alle endte med ikke tilfredsstillende resultat på grund af dårligt vejr over målområdet.

No. 400 Squadron gennemførte følgende operative flyvninger den 9. marts 1945:

Spitfire XI	FL998	F/O G A Hozy	12.50	13.40	Photo/R SA1903 Pt. 5 Wesel. No pix weather.
Spitfire XI	PM142	F/O R J Bar	10.00	11.00	Photo/R SA1953 Pt. 1 Emmerich. No pix weather.
Spitfire XI	PL975	F/Lt A Middleton	15.15	16.08	Photo/R SA1814 83/A1/60 Hannover. No pix weather. Clouds 10/10s at 4000'. 5/10s at 16000'.
Spitfire XI	PL838	F/O W H Godfrey	14.45	15.27	Photo/R SA1953 Pt. 4 Bocholt. No pix weather. Clouds 8/10s.



Flyvepladsen B.78 Eindhoven var flere steder oversvømmet og piloterne skulle passe på ikke at komme til at sidde fast i mudder. På billedet ses Spitfire PR XI PL883 fra No. 400 Squadron. På grund af dårligt vejr gennemførte denne eskadrille kun fire rekognosceringsflyvninger i løbet af den 9. marts 1945. Under ingen af de tre missioner lykkedes det at fotografere de befalede områder. De tyske styrker var i færd med at trække sig tilbage over Rhinen, men de allierede havde en mistanke om dette, men kunne ikke få indsigt i området ved Wesel. (IWM)

No. 414 Squadron

No. 414 Squadron var særdeles aktive i løbet af dagen og fløj denne dag deres første operative togter fra Kleine Brogel. Under dagens togter scorede canadieren F/Lt Robert James Cutting en nedskydning og gjorde krav på at have beskadiget yderligere et fjendtligt fly. Det imponerende var, at canadierne kun var to Spitfires, medens den tyske styrke bestod af omkring 20 Fw 190. F/Lt Cuttings rapport lyder:

I was leading a Section of two aircraft on a Photo/recce Mission in the Münster, Coesfeld, Dorsen Area, and had just completed taking a photograph of a railway cut and was flying NW towards Coesfeld at 3500 feet when I observed two aircraft coming out of cloud followed by two and three aircraft in echelon formation totalling altogether about twenty. The aircraft were

seen to jettison their jet tanks and go into line astern formation in preparation for attack and were identified as Fw 190's. They manoeuvred into position and I called a break to port and broke into the elading E/A which broke away quickly as did the tow following E/A. The fourth, however, pulled into a climbing starboard turn and I opened fire with cannon and .303 MG with approximately 3 second burst at 200 yards range using practically no deflection. The E/A was on the verge of stall and burst into flames when I was at about 150 yards away, rolled on its back and when last seen was going straight down apparently out of control. At about the same time, six E/A in line astern formation manoeuvred onto my tail and were about to attack when I broke and climbed into cloud and when I came out of cloud, I sighted six E/A in line astern formation coming head on and I opened fire at 300 yards range on the leading aircraft with a 2 second burst seeing strikes on the nose of the E/A which flicked and went into cloud. As we were outnumbered, and as I could not jettison my jet tank, I called my No. 2 to break into cloud and proceed West. I did likewise and when I again broke cloud, no E/A were seen.

Camouflage - Light blueish grey with black crosses.

Cine gun used and exposed in the automatic position.

I claim One (1) Fw 190 destroyed and One (1) Fw 190 damaged.

Cutting, der stammede fra Windsor i Ontario, meldte sig til RCAF i september 1939 og blev efter endt pilotuddannelse udnævnt til officer i 1942. Han fik i september 1945 tildelt et DFC for hans tjeneste ved No. 414 Squadron, hvor hans indsats var højt skattet. Ud over luftkampen den 9. marts 1945 havde Cutting andre hårrejsende oplevelser. En af gangene blev hans Spitfire alvorligt beskadiget af tysk luftværnsbeskydning, men det lykkedes for Cutting at flyve tilbage til basen og foretage en landing og redde den film, som han havde taget under togtet.



Spitfire fra No. 414 Squadron på flyvepladsen Wunstorf i Tyskland i april 1945.

Cuttins ene modstander var muligvis Unteroffizier Helmuth Wirtz fra 6./JG 26, der blev dræbt under luftkamp. En anden mulighed var Leutnant Helmut Wirth fra 5./JG 26, der forsvandt under et togt til området ved Wesel. Hans lig er aldrig fundet.

No. 414 Squadron fløj 20 operative flyvninger den 9. marts, hvoraf en del var kortvarige på grund af tekniske vanskeligheder eller vejret. En af de piloter, der afbrød togtet på grund af vejret, var F/Lt L T Banner, der skulle have fotograferet Haltern. Han blev samme dag udnævnt til Flight Commander for 'A' Flight i No. 414 Squadron.

No. 414 Squadron fløj følgende togter i løbet af den 9. marts 1945:

Spitfire IX	MK283	F/O E K Farmer	11.00	12.15
Spitfire IX	MK963	F/Lt K F Lawson	11.00	12.15

Tac/R Amerfort. R6981 3 MET SE between E5286 & E6484 5 MET E. 1 NDT parked at E5886 feg E. E5592 1 MET 2 M/C N. Between Z5401 5409 cyclist & pedestrian set. Genral impression seem set in area. Vis 10-156 miles

Spitfire IX	MJ723	F/Lt F R Bartlett	13.25	14.45
Spitfire IX	MJ780	F/O F R Loveless	13.25	14.45

Tac/R Dorsten Rd. A2061 to A4163 cov and small area N of 5 Grid line. Ral area cov'd by cloud. M/T Bocholt A2260 400, 0 & C TR no met., Light Flak. 5/10-

19/10, 3500'. Vis 15 miles. A2860 8 infantry N. US a/c dive bombing Borkum and experiencing intensive flak.

Spitfire IX	MJ966	F/Lt R J Cutting	14.30	15.30
Spitfire IX	MJ871	F/Lt W J Pearson	14.30	15.30
Photo/R Münster. Abortive. Mechanical trouble.				
Spitfire IX	MK127	F/Lt R J Cutting	15.55	17.05
Spitfire IX	MJ351	F/Lt W J Pearson	15.55	17.05
Photo/R Münster. Combat took place in area Coesfeld A6075. A/C attacked by approx 20 Fw 190's at 430 ft. No warning received. No 1 claims 1 Fw 190 destroyed - caught fire. Not seen to hit ground. No 1 also claim 1 Fw 190 damaged. Enemy aircraft flying N to S, own a/c flying NW. Light flak A6861. Rail cut at A7457 photographed. No repair work seen. No other cuts seen or photographed owing to combat with e/a. No other obs. 5-7/10, 4-5000. 6-8/10, 8000ft. Vis 3 miles.				
Spitfire IX	MK667	F/Lt D I Hall	14.30	16.00
Spitfire IX	MK187	F/Lt M J McRae	14.30	16.00
Tac/R Bocholt. Area not cov'd owing to cloud. A2252 6 MET N. M/Y Borken A405615 8 Trgs burning 200, O & C TRCS M/Y A295748 500 C & C TRGS, No set. 7/10, 2-6000'. Vis 5 miles				
Spitfire IX	MJ871	F/Lt L T Banner	17.00	17.50
Spitfire IX	MK924	F/O F Watson	17.00	17.50
Tac/R Haltern-Dulmen. Abortive due to weather. 10/10 at 2500'. Vis 5 miles.				
Spitfire IX	MK243	F/O E K Farmer	17.10	17.25
Spitfire IX	MJ881	F/Lt K F Lawson	17.10	17.25
Tac/R Dorsten. Abortive. Engine trouble.				
Spitfire IX	MK689	F/Lt S C Chapman	17.30	18.15
Spitfire IX	MK183	F/Lt W T Blakeway	17.30	18.15
Tac/R Wesel Area. Abortive due to weather. No obs 10/10 - 2000'.				
Spitfire IX	MK667	F/Lt F R Bartlett	17.30	18.05
Spitfire IX	MJ790	F/O F R Loveless	17.30	18.05
Tac/R Zutphen. Abortive. Weather. 19/10, 1500-2500.				
Spitfire IX	MK283	F/O E K Farmer	17.50	18.05
Spitfire IX	MK563	F/Lt K F Lawson	17.50	18.05
Tac/R Dorsten. Abortive. Weather. 10/10, 2000'. Vis 5 miles.				

No. 430 Squadron

På grund af vejret opererede No. 430 Squadron ikke i løbet af formiddagen, men over middag klarede vejret op og eskadrillen gennemførte 19 operative flyvninger. Dagens sidste tre missioner blev afbrudt på grund af vejret.

Eskadrillen opdagede overordenlig stor aktivitet på jorden i området ved Wesel, Borken og Coesfeld, hvor de tyske styrker var i færd med at frigøre sig fra den vestlige side af Rhinen. Under en fotorekognoscering til Rissel blev F/Lt Stevens Spitfire ramt af luftværnsskytset, men piloten var i stand til at flyve tilbage til Petit Brogel. F/Lt Stevens blev ikke såret af granatspliter, men flyet var beskadiget i kategori 'B'.

No. 430 Squadron gennemførte følgende flyvninger den 9. marts 1945:

Spitfire XIV	RN115	F/O A J Atkinson	14.40	16.10
Spitfire XIV	RM923	F/Lt H W Russel	14.40	16.10
Tac/R Wesel. A2038 light AA. A2145 heavy AA. A168380 - A183370 - A168354 - A.153367 being heavily shelled; many fires, S aircraft attacking in area. A417392 - bridge repaired and passable. A210405 - MET seen swung crosswise on east approach to bridge. A210330 - 12 barges moored west bank and south bank. A165416 - 1 motor launch east. A2340 - Marshalling Yard - 30 closed trucks. A225406 - 1 ambulance east. A260269 - 1 MET north and one south. A212365 - A220325 - A239324 - fun positions suspected occupied. A165340 - large fire. A169490 - 20 closed trucks on siding. A1353 - railway cut. A199604 - 2 ambulances west. 4/10's cloud 6.000'.				
Spitfire XIV	RM881	F/O A K Price	14.20	15.50
Spitfire XIV	RM810	F/Lt E S Dunn	14.20	15.50
Tac/R Borken. A2649 - Marshalling Yard - 300+ mixed trucks, 50 trucks appeared loaded with sand or canvas cover. 4 fires caused by bombing. Bombs apparently fell 150 yards south of target. A696591 Marshalling Yard - 1 engine steam - up facing southwest with 40 mixed trucks, also 50 open trucks. A4639 - 75 mixed trucks. A465392 - 200+ mixed trucks. A466380 - 75 mixed trucks. 4/10's cloud 4.000'.				



F/Lt Edmund Specks Dunn fra No. 430 Squadron ovenpå sin Spitfire. Dunn, der stammede fra Calgary, fik den 23. maj 1945 tildelt et DFC for hans indsats ved No. 430 Squadron. Begrundelsen lyder: 'Flight Lieutenant Dunn has been engaged on operational flying since January 1944 and has participated in numerous low level photographic reconnaissances of heavily defended enemy gun positions, bridges, viaducts and river crossings. Since June 1944 this officer has led his section on many reconnaissance operations and has obtained much valuable information. Both in the air and on the ground Flight Lieutenant Dunn has displayed exceptional keenness for his work and he has never let either enemy opposition or adverse weather deter him from completing his allotted task'.

Spitfire XIV	RM847	F/Lt E F J Clark	14.55	16.35
Spitfire XIV	RN116	F/O J B Straile	14.55	16.35
		Tac/R Coesfeld. A6171 - light AA. A3961 - 75 closed trucks, some probably loaded flats, 5 on fire. No activity. A403630 - 5 large gun positions, 10-15 small implacements. A4072 - 2 trucks. A4377 - 28 mixed trucks. A479306 - suply dump of packing cases spread over 200 yards on either side rail tracks. A612702 - 1 train, 20 trucks facing south, broadcast. A6171 - 3-500 trucks, 3 eninges considerable activity. 9-10/10's cloud 2.000'.		
Spitfire XIV	RM817	F/Lt W M Middleton	12.40	14.05
Spitfire XIV	RM821	F/O G W Anderson	12.40	14.05
		Tac/R Zutpehn. R9596 Marshalling Yards - 70 mixed trucks. Z9308 - Marshalling Yards - 10 closed trucks. Z7903 - Marshalling Yard, 50+ mixed trucks. E7979 - 8 MET north-east. E9181 - 6 HDT east. A0998 3 MET north-east. E9495 - 10 MET east. E9199 - 10 HDT north. V0308 - 2 MET with trailers and 8 infantry east. Z9907 - 2 HDT west. Z9208 20+ MET facing east, others moving all directions in town. E7902 - 15 MET moving all directions. N7898 - 2 HDT south. E8985 - Z8420 - canal, scattered moored barges. E8985 - Z884 scattered moored barges. V1010 - Z7501 railway and A1599 to Z7501 railway craters appeared to be filled in. 2-4/10's cloud 2.500'.		
Spitfire XIV	RM927	F/Lt C F B Stevens	15.00	15.40
Spitfire XIV	RM876	S/Ldr C D Bricker	15.00	15.40
Spitfire XIV	RM817	F/Lt J M Perkins	15.00	15.40
		Photo/R Rissel. A.0962 - A1260 light AA pictures taken successfully. No. 1 aircraft struck by enemy AA over target. Pilot uninjured. Damage categorized 'B'. 3-5/10's cloud 3.500'.		
Spitfire XIV	RM853	F/Lt A Lightbody	14.45	15.30
Spitfire XIV	RM783	F/O C M MacLean	14.45	15.30
		Photo/R Xanten. Photos taken successsfully. 4-5/10's cloud 3.000'.		

Spitfire XIV	RM910	F/Lt W M Middleton	17.00	17.40
Spitfire XIV	RM821	F/Lt C W Anderson	17.00	17.40
		Tac/R Amersfoort. Abortive due to weather.		
Spitfire XIV	RM881	F/Lt A K Price	17.25	18.10
Spitfire XIV	RM810	F/Lt E S Dunn	17.25	18.10
		Tac/R Coesfeld. Abortive due to weather.		
Spitfire XIV	RM851	F/Lt A Lightbody	17.25	18.10
Spitfire XIV	RM783	F/O C M MacLean	17.25	18.10
		Tac/R Bocholt. Abortive due to weather.		

No. 121 Wing

No. 174 Squadron

No. 174 Squadron var ikke særlig aktiv i løbet af den 9. marts og havde kun seks fly, som fløj operativt. Flyvningen blev gennemført i samarbejde med No. 184 Squadron (og ikke No. 175 Squadron som nævnt i eskadrilledagbogen) og gik til området mellem Ahaus og Dulmen. Eskadrillen var under ledelse af Wing Commander James Gordon Keep, DFC, der tidligere havde fløjet i No. 181 Squadron. I februar 1945 blev Kemp Wing Commander Flying for No. 121 Wing - en stilling, som han holdt indtil krigens afslutning.

Red Section

Typhoon IB	W/C Keep	16.25	17.00
Typhoon IB	Sgt E H Knight	16.25	17.00

Blue Section

Typhoon IB	F/Lt G I Mallet	16.25	17.00
Typhoon IB	Sgt C E Filmer	16.25	17.00

Yellow Section

Typhoon IB	W/O W F Morley	16.25	17.00
Typhoon IB	W/O E Eatough	16.25	17.00

The aircraft took off with six from 175 Sqdn. Height was gained to 4.000' but after crossing the Rhine it became increasingly evident that the weather was unsuitable and the formation returned to base.

Weather: 10/10ths cloud at 4.500' to 5.000'.

Claims: Sortie Abortive. Casualties - NIL.



Personel fra No. 174 Squadron fotograferet foran en af deres Typhoon fly i foråret 1945.

No. 175 Squadron

No. 175 Squadron gennemførte i løbet af formiddagen en øvelsesflyvning med otte Typhoon under ledelse af australieren P/O W R Speedie. F/Lt C A B Slack førte eskadrillen under eftermiddagens operative flyvning sammen med No. 174 Squadron. Bortset fra beskydning af tungt luftværnsstyks nord for Hamm forløb flyvningen uden fjendtlig indvirken.

Følgende piloter deltog i eftermiddagens togt:

Typhoon IB	RB492	F/Lt C A B Slack	16.20	17.40
Typhoon IB	JP614	W/O F L East	16.20	17.30
Typhoon IB	MN874	Cap M C Hopkins	16.20	17.30
Typhoon IB	RB452	F/Sgt K Kneen	16.20	17.40
Typhoon IB	RB440	W/O R H Webb	16.20	16.58
Typhoon IB	KK382	F/Sgt E Edwards	16.20	17.20
Typhoon IB	RB287	F/O J D Wood	16.20	17.30
Typhoon IB	PD560	F/Lt F H McManes	16.20	17.30
Typhoon IB	RB511	F/O G A Worsley	16.20	16.40
Typhoon IB	RB214	F/Lt H Pears	16.20	16.40

Münster A9463 - Rheine V.8009 area. 175 Squaron acted as fighter escort to 245 Squadron. W/O Webb, Blue 1 lost formation climbing through cloud so returned to base. Both squadrons experienced plenty of cloud flying. Some accurate heavy flak (predicted) experienced N of Hannover. three separate layers of cloud over target area produced nil results.



Ammunitionsfolk fra No. 121 Wing i færd med at klargøre tre tommer raketter. Billedet er taget på flyvepladsen le Fresne Camilly i sommeren 1944, men giver et ganske godt indtryk af de store udfordringer, som jordpersonellet var udsat for. Med to eller flere togter om dagen var CAT-folkene hårdt trængt med at klargøre bomber, raketter samt 20 mm ammunition til flyenes mange maskinkanoner. I baggrunden ses Typhoon JR501 fra No. 175 Squadron, der i marts 1945 ikke længe var ved eskadrillen. Dette fly var i løbet af sin karriere tjenestegørende ved både No. 198, 184 samt 175 Squadron. (IWM)

No. 184 Squadron

I løbet af formiddagen den 9. marts indøvede No. 184 Squadron formationsflyvning, hvor eskadrillechefen, S/Ldr W Smith, DFC, stod for uddannelsen. I løbet af eftermiddagen fløj eskadrillen en mission sammen med No. 174 Squadron. Eskadrillen mente, at hvis man havde startet missionen tre timer tidligere, ville vejret have været bedre og det havde måske ikke været nødvendigt at vende om før opgaven var løst.

Følgende piloter deltog i dagens togt (de to sidste var reserver):

Typhoon IB	MN232	P/O F Weatcroft	16.20	17.05
Typhoon IB	RB408	F/O B N Byrne	16.20	17.05
Typhoon IB	MN997	F/Lt I Reid	16.20	17.05
Typhoon IB	RB687	F/O A W A Scott	16.20	17.05
Typhoon IB	SW512	W/O J S Marshall	16.20	17.05
Typhoon IB	SW515	Sgt A A Maxwell	16.20	17.05
Typhoon IB	MN294	F/O R S Bruce	16.20	16.45
Typhoon IB	DN258	W/O P S Pereira	16.20	16.45

Armed Recce Ahaus - Dulmer Area. The operation was abortive because of weather. All aircraft returned safely to base landing at 17.05.

Efter landing blev alle Typhoons i No. 184 Squadron tanket fuldt op og klargjort til en længere mission næste dag. Eskadrillen var fuldt opnormeret med fly, men flere af flyene havde et stort olieforbrug og havde forbud at flyve længere missioner. Alligevel blev alle fly klargjort til dette. Vejret var dog ikke det bedste den efterfølgende dag og den 10. marts blev eftermiddagen tilbragt med øvelsesflyvning.



Typhoon fra No. 245 Squadron i færd med at få monteret raketter under vingerne. Bemærk de elektriske kabler, der hænger nedenunder raketterne og som endnu ikke er samlet. (IWM)

No. 245 Squadron

No. 245 Squadron var ikke i beredskab før over middag den 9. marts. Eskadrilledagbogen beretter:

The squadron was released until noon and in the afternoon the weather was unsuitable for operations till 1600 hours when 6 aircraft led by F/Lt R R Mond and 8 aircraft of 157 Squadron went on a recce in the Insabruck area. However, the trip was made mostly over 10/10 cloud and nothing was seen. That was all the flying for the day except the two new pilots F/O R L Thomas and F/Sgt T Mutch were given their sector recce and declared operational. In the evening a few of the pilots attended the Wing Cinema to see a Belgian Concert Party.

Følgende piloter deltog i dagens togt:

Typhoon IB	F/Lt R R Monk	16.15	17.45
Typhoon IB	F/O C D Bartman	16.15	17.45
Typhoon IB	F/Lt G H Cockburn	16.15	17.45
Typhoon IB	F/Lt J A Brown	16.15	17.45
Typhoon IB	F/O G A Gliesold	16.15	17.45
Typhoon IB	F/Lt N D MacKertich, DFC	16.15	17.45

Armed recce - Herford - Osnabruck - Munster. 6 RP Typhoons (with 175 Squadron). Abortive weather. RP brought back. Cloud 3000, 4000, 7000 all layers 8/10 to 10/10. Slight breaks over Hamm area but still total 10/10.

No. 122 Wing

No. 122 Wing var stationeret på flyvepladsen B.80 Volkel og rådede over fire eskadriller udrustet med Tempest V. Enheden var under ledelse af Group Captain P G Jameson, DSO, DFC, der havde overtaget ledelsen i juni 1944 og første No. 122 Wing indtil krigens afslutning. Som Wing Commander Flying havde han Wing Commander R E P Brooker, DSO, DFC.



*Group Captain P G Jameson,
DSO, DFC, der var chef for
No. 122 Wing.*

Group Captain Patrick Geraint Jameson var new zealænder og meldte sig til RAF i 1936. I april 1940 deltog han i kampene i Norge som en del af No. 46 Squadron. I juni samme år overlevede han sænkningen af hangarskibet HMS Glorious og den efterfølgende måned blev han eskadrillechef for No. 266 Squadron under Slaget om England. I juni 1941 blev han Wing Commander Flying hos RAF Wittering og i løbet af 1941 opnåede han es status. De næste år havde han forskellige ledelsesposter før han i november 1943 blev Group Captain ved No. 11 Group med ansvar for planlægning. Sidst i juli 1944 overtog Jameson ledelsen af No. 122 Wing og førte enheden indtil september 1945, hvor enheden blev opløst. Jameson fortsatte i RAF efter krigen og blev pensioneret som Air Commodore i august 1960. Jameson fik tilkendt 9 nedskydninger i løbet af krigen, en mulig nedskydning plus en delt mulig nedskydning. Dertil kom så to beskadigede fjendtlige fly. Jameson døde i New Zealand den 1. oktober 1996.



*Wing Commander R E P
Brooker, DSO, DFC, der var
Wing Commander Flying i
No. 122 Wing.*

Wing Commander Flying, Richard Edgar Peter Brooker, stammede fra Sussex og kom til RAF i 1937. Han deltog i Slaget om England som en del af No. 56 Squadron og nedskød to tyske fly under dette slag. Dertil kom yderligere to mulige nedskydninger den 7. oktober 1940. I april 1941 blev han chef for No. 1 Squadron og nedskød to tyske fly og beskadigede yderligere et medens han var ved denne eskadrille. I januar 1942 blev han sendt til No. 232 Squadron i Singapore og under tilbagetoget i Østindien nedskød han tre japanske

fly, før han blev evakueret til Australien. I maj 1944 blev han Wing Commander flying ved No. 123 Wing (Typhoon) og deltog i kampene i Normandiet, før han fik en pause sidst i juli 1944. I januar 1945 blev han Wing Commander Flying ved No. 122 Wing. Den 16. april blev han skudt ned og dræbt af en Fw 190 ved Wittenberge efter at han havde fået motorproblemer i området ved Pritzwalk-Neuruppin.

No. 3 Squadron

No. 3 Squadron afprøvede deres 20 mm maskinkanoner på nogle af deres fly i løbet af formiddagen, men det var først i løbet af eftermiddagen at der blev fløjet operativt. I første omgang blev der gennemført et sweep med otte Tempest V sammen med No. 80 og 274 Squadron og senere blev det også til en dusk patrol (flyvning umiddelbart før mørkefald). Begge togter forløb uden særlige hændelser.

Følgende piloter fra No. 3 Squadron deltog i Wing Sweep Rheine i løbet af eftermiddagen:

Tempest V	EJ824	F/O L G Everson	15.50	17.20
Tempest V	NV923	F/Lt J E McCairns	15.50	17.20
Tempest V	NV978	F/O A D King	15.50	17.20
Tempest V	NV767	F/Lt B O McKenzie	15.30	17.20
Tempest V	EJ610	F/Lt J T Reynolds	15.30	17.20
Tempest V	NV650	F/Lt N W Walker	15.30	17.20
Tempest V	NV669	F/O L C Ewens	15.30	17.20
Tempest V	NV948	F/O P West	15.30	17.20



Tempest V fra No. 3 Squadron med Wing Commander Roland Prosper Beaumont. Beaumont fløj 491 operative togter, før han blev skudt ned af luft luftværnsskyts den 12. oktober 1944 under et angreb på flyvepladsen Rheine. Beaumont overlevede nedskydningen og blev taget til fange af tyskerne. Efter krigen fortsatte han i RAF indtil han forlod tjenesten og blev testpilot. Beaumont nedskød seks tyske fly i løbet af krigen og beskadigede yderligere to. Dertil kommer nedskydning af 32 V-1. (IWM)

No. 56 Squadron

No. 56 Squadron startede om eftermiddagen sammen med No. 486 Squadron for at flyve en mission til områderne Rheine, Gütersloh og Dorsten. Missionen var ledet af eskadrillechefen for No. 56 Squadron, S/Ldr Ronald William Alexander MacKichan, DFC, der havde overtaget eskadrillen den 20. februar 1945. Tempestpiloterne fik meldinger om tyske fly i området ved Wesel, men eskadrillen greb ikke ind da amerikanske Thunderbolts og Mustangs var beskæftiget i dette område. På grund af dårligt vejr returnerede Tempest flyene til B.80 Volkel uden at få kontakt med tyske fly. På vej tilbage observerede man et tysk jettfly, men dette forsvandt med stor hastighed ind i skydækket.

Tempest V	EJ721	S/Ldr R W A MacKichan	16.10	17.50
Tempest V	NV667	W/O J EtcHELLS	16.10	17.50
Tempest V	NV640	F/Sgt A M L Kennaugh	16.10	16.20
Tempest V	NV973	F/O N Bennett	16.10	16.50

Tempest V	NV987	P/O J A Bosley	16.10	17.50
Tempest V	NV640	S/Ldr P R St. Quintin	16.10	16.40
Tempest V	EJ780	F/O U L Turner	16.10	17.25
Tempest V	EJ526	W/O A J Borcklehurst	16.10	17.40

A Fighter Sweep with 486 Squadron Rheine. One Ar 234 seen in the Borken area at 17.15 hours flying North - East at 6000 feet no contact made with enemy aircraft. Large fires seen East bank of the Rheine, Duisburg area.



No. 122 Wing i luften med otte Tempest V fra No. 80 Squadron forrest. De øvrige Tempest kom fra No. 486 Squadron. (IWM)

No. 80 Squadron

No. 80 Squadron gennemførte i løbet af formiddagen formationstræning med tolv Tempest og senere deltog eskadrillen fra klokken 15.50 til 17.30 i No. 122 Wings Fighter Sweep til området ved Rheine. S/Ldr E D Mackie, DSO, DFC & Bar ledede de tre eskadriller (NO. 3, 80 og 274 Squadron). Missionen forløb uden særlige hændelser bortset fra at australierne F/O F G Calder og F/O F A Lang blev jagtet af over tyve fjendtlige maskiner samtidig med at de to piloter kunne se yderligere 40 plus maskiner kredse over Wesel i 8.000 fods højde. De to Tempest piloter var alene fordi den ene var nødt til at returnere til Volkel på grund af brændstofmangel og den anden fungerede som eskorte. Det lykkedes for de to piloter at undslippe i skydækket og lande sikkert på Volkel.

Tempest V	NV700	S/Ldr E D Mackie	15.40	17.35
Tempest V	EJ722	F/O W H Long	15.40	17.35
Tempest V	NV960	F/Lt L R G Smith	15.40	17.35
Tempest V	NV790	W/O W A Goodwin	15.40	17.35
Tempest V	EJ705	F/O F A Lang	15.40	17.20
Tempest V	EJ649	F/O F G Calder	15.40	17.20
Tempest V	NV789	F/O W B Galloway	15.40	17.35
Tempest V	JN740	F/Lt L Y J Friend	15.40	17.35
Tempest V	JN870	F/O R J Holland	15.40	17.35

Sweep in the Rheine area. Flew as Wing with 3 and 274 Squadrons, S/Ldr Mackie leading. F/O's Lang and Calder returning early, one with fuel sortage and the other as escort sighted 40 plus e/a orbiting Wesle at 8000 feet. 20 broke off and chased our two aircraft and positioned themselves in the rear. E/A followed through cloud but eventuall abandoned chase.

Endelig gennemførte to Tempest fra No. 80 Squadron en Sector Recce, der forløb uden særlige hændelser:

Tempest V	NJ982	F/O R H Anders	17.05	18.05
Tempest V	EJ633	W/O A H Rollo	17.05	18.05



Tempest V EJ705 fra No. 80 Squadron. (IWM)

No. 274 Squadron

No. 274 Squadron deltog No. 122 Wings i fighter sweep til området ved Rheine og afsendte otte Tempest V. Togtet blev gennemført uden hændelser. To fly vendte om efter kun 10 minutters flyvning. Følgende piloter deltog i flyvningen:

Tempest V	EJ893	S/Ldr W J Hibbert	15.50	17.10
Tempest V	EJ827	F/O T A Sutherland	15.50	17.10
Tempest V	EJ781	F/O D L Boyd	15.50	17.15
Tempest V	NV942	F/Lt P Clostermann	15.50	17.15
Tempest V	NV920	F/Lt W J B Stark	15.50	16.00
Tempest V	NV773	F/O S B Feldman	15.50	16.00
Tempest V	NV697	W/O N Lush	15.50	17.20
Tempest V	NV722	F/Lt D M Nicholis	15.50	17.20

No. 486 Squadron

No. 486 Squadron gennemførte to missioner i løbet af eftermiddagen den 9. marts 1945. Den første fandt sted i tidsrummet mellem 14.00 og 14.42, hvor eskadrillen gennemførte en vejrrekonoscering med fire fly til områderne ved Münster og Rheine. Tilbage meldingen lød på, at det sydlige og østlige område ikke var egnet til et sweep. Følgende fire piloter deltog i flyvningen:

Tempest V	NV763	F/Lt N J Powell	14.00	14.42
Tempest V	NV766	F/O A R Evans	14.00	14.42
Tempest V	NV791	F/O C J McDonald	14.00	14.42
Tempest V	NV753	W/O W J Shaw	14.00	14.42

Klokken 16.08 sendte eskadrillen otte Tempest på vingerne for sammen med No. 56 Squadron at flyve et sweep. Klokken 17.15 så eskadrillen en Ar 234 ved Borken, der fløj i nordøstlig retning i en højde af 6.000 fod, men det tyske fly dykkede ned i et skylag og forsvandt uden at det kom til luftkamp. Ved Duisberg så man store brande på den østlige side af Rhinen. Følgende piloter deltog i dette togt:

Tempest V	NV791	F/Lt J H Stafford	16.08	17.55
Tempest V	NV967	F/O D J Thomson	16.08	17.55
Tempest V	NV753	F/Sgt R A Melles	16.08	17.55
Tempest V	EJ862	F/O J W Reid	16.08	17.55
Tempest V	NV766	P/O C J Sheddan	16.08	17.55
Tempest V	EJ711	P/O J Steedman	16.08	17.55
Tempest V	NV651	F/O S J Short	16.08	17.55
Tempest V	NV932	F/O T M Fenton	16.08	17.55



Tempest V fra No. 486 Squadron (IWM)

No. 124 Wing

No 124 Wing på B.86 Helmond bestod af fire eskadriller, nemlig No. 137, 181, 182 og 247 Squadron, der alle fløj Typhoon IB. No. 124 Wing var under kommando af Group Captain E R Bitmead, DFC, med Wing Commander C D North-Lewis, DSO, DFC & Bar som Wing Commander Flying.

Det var dog No. 137 Squadrons sidste dag på B.86 Helmond, idet de sidst på dagen forlagde til RAF Warmwell, hvorfra No. 247 Squadron netop var ankommet fra den 7. marts. No. 137 Squadron skulle genopfriskes på RAF Warmwell indtil den 18. marts og herefter returnere til Helmond.

No. 181 Squadron

Piloterne fra No. 181 Squadron tilbragte det meste af dagen med at vente, men sidst på eftermiddagen blev 10 af eskadrillens Typhoons sendt på vingerne for at gennemføre en væbnet rekognoscering i området mellem Münster og Ludinghausen. Oprindeligt var det meningen at der skulle afsendes tolv fly, hvoraf de seks skulle være raketbevæbnede og de sidste seks skulle fungere som sikring. Missionen blev ledet af F/Lt Entwistle. Vejret var dårligt i det befalede område med 10/10 skydække og No. 181 Squadron affyrede i stedet for deres raketter mod en landsby vest for Coesfeld. Landsbyen var sandsynligvis Gescher. Flere af bygningerne i landsbyen brød i brand.

Følgende piloter deltog i dagens mission:

Typhoon IB	F/Lt T Entwistle	15.46	17.06
Typhoon IB	F/Sgt E D Milliken	15.46	17.06
Typhoon IB	F/Lt D O Luke	15.46	17.06
Typhoon IB	F/Sgt J F Shaw	15.46	17.06
Typhoon IB	F/O R D Cole	15.46	17.06
Typhoon IB	F/Lt R A Done	15.46	17.06
Typhoon IB	F/Lt J Martin	15.46	17.06
Typhoon IB	F/Lt J F Howard	15.46	17.06
Typhoon IB	W/O C W Jarrold	15.46	17.06
Typhoon IB	F/Sgt J W Phillips	15.46	17.06

Armed Reconnaissance of Munster-Ludinghausen (GC1). No movement seen. Village W of Coesfeld in area A.4673 attacked. Large sheet of flame from houses. Flak - 2 red bursts seen 10.000 feet at A9377 (Munster).

No. 182 Squadron

No. 182 Squadron havde på grund af vejret ikke haft nogen operativ flyvning dagen forinden og det så ud til at den 9. marts kunne komme til at forløbe på samme måde. Otte piloter blev briefet af efterretningssektionen klokken 07.00 om morgenen for at være klar til at flyve et 'long range show' til

området mellem Osnabrück, Minden og Gütersloh. Togtet skulle gennemføres i samarbejde med med No. 247 Squadron.

Besætningerne ventede hele dagen. Klokken 11.00 blev alle tre eskadriller i No. 124 Wing sat på 60 minutters beredskab og først klokken 15.35 kom seks piloter på vingerne for at flyve støtte for No. 247 Squadron. Da de seks Typhoon piloter kom frem til området ved Osnabrück blev F/Lt White nødt til at vende om på grund af motorproblemer. F/O Ladley fik ordre på at eskortere ham tilbage.

Da No. 247 Squadron var færdige med deres angreb på jernbanemål ved Osnabrück, gik piloterne fra No. 182 Squadron til angreb. De beskød et tog ved B.3963 (ved Rheda-Wiedenbrück i kreis Gütersloh), hvor de beskadigede lokomotivet og ødelagde en jernbanevogn. Yderligere otte jernbanevogne blev beskadiget af 20 mm granater.

På grund af 10/10 skydække under det meste af returflyvningen blev der ikke foretaget yderlige angreb og alle eskadrillens fly vendte sikkert tilbage til Helmond. Følgende piloter deltog i dagens togt:

Typhoon IB	Lt Watt	15.35	17.25
Typhoon IB	F/O Lovell	15.35	17.25
Typhoon IB	F/Lt White	15.35	16.35
Typhoon IB	F/Lt Kinsey	15.35	17.25
Typhoon IB	W/O Lethaby	15.35	17.25
Typhoon IB	F/O Ladley	15.35	16.35

Long Range A/R of Osnabrück - Minden - Gütersloh area. 6 aircraft were sent up with 6 of 247 Squadron on an armed recce. 247 sqdn attacking first. Little movement was seen after they had finished, but a train was attacked at R.9363. The loco was damaged, one truck destroyed and eight damaged. 10/10th cloud prevented any more attacks, all aircraft returning safely to base.



Typhoon IB MN606 fra No. 247 Squadron i færd med at blive serviceret på flyvepladsen B.78 Eindhoven. Dette fly blev beskadiget under et landingsuheld den 8. marts 1945. (IWM)

No. 247 Squadron

No. 247 Squadron afsendte 15.30 seks raketbevæbnede Typhoons for sammen med No. 182 Squadron at flyve væbnet rekognoscering i området mellem Osnabrück, Minden, Gütersloh og Dulmen. Missionen var under ledelse af S/Ldr John Henry Bryant, DFC, der havde fået sit DFC i oktober 1944, medens han fløj ved No. 181 Squadron.

Fire lokomotiver og et antal lukkede jernbanevogne blev angrebet i Osnabrückområdet, hvorved to lokomotiver blev ødelagt og de to sidste beskadiget.

Følgende piloter deltog i dagens operative flyvning (de to sidste fly var reserver, der returnerede uden at gennemføre togtet):

Typhoon IB	JR247	S/Ldr J H Bryant, DFC	15.30	17.10
Typhoon IB	MN949	F/Lt R A Yates-Earl, DFC	15.30	17.10
Typhoon IB	SW504	W/O G H Carter	15.30	17.10
Typhoon IB	MN585	F/Sgt G E Lawley	15.30	17.10
Typhoon IB	RB405	W/O A E Collins	15.30	17.10
Typhoon IB	RB344	F/Lt J D Compton	15.30	17.10
Typhoon IB	JP538	F/O T R Jackson	15.35	16.15
Typhoon IB	RB459	F/O G M Hill	15.30	16.15

No. 125 Wing

No. 125 Wing på B.78 Eindhoven bestod af tre eskadriller, der alle var udrustet med Spitfire XIV. Desværre er eskadrilledagbogen for No. 130 (Punjab) Squadron ikke fuldstændig og mangler oversigten over operative flyvninger for den 9. marts. Elleve Spifires fra No. 130 Squadron gennemførte i løbet af formiddagen et sweep i området af Nordholm/Osnabrück uden at det kom til kontakt med tyske fly. I løbet af eftermiddagen blev der fløjet eskorte med 11 fly for amerikanske B-26 til Holland. Også denne opgave blev løst uden kontakt med fjenden.



Spitfire XVI RM619 fra No. 130 (Punjab) Squadron. Dette fly fløj dog ikke den 9. marts 1945. Det blev skudt ned af let luftværns skyts den 16. januar 1945 og styrtede ned ved Aachen. (IWM)

No. 41 Squadron havde den 7. marts forlagt til Warmwell APC for at gennemføre et træningsforløb inden den 18. marts forlagde tilbage til Eindhoven. Den 9. marts øvede No. 41 Squadron low-level bombing og air-to-air luftkampe.

For No. 350 Squadrons vedkommende startede den 9. marts klokken 07.30 med en vejrrekonoscering til Rheine og Osnabrück. Flyvningen blev gennemført af F/Lt Verpoorten og F/O Donco uden at det kom til nogen særlige hændelser. Klokken 10.25 kom No. 350 Squadron igen i luften for at flyve et fighter sweep til området ved Rheine - Osnabrück. De implicerede piloter så masser af aktivitet, men kun allierede fly i luften. Følgende piloter deltog i dette sweep:

Spitfire XIV	RM729	F/Lt J Lavigne	10.25	11.40
Spitfire XIV	NH661	F/Sgt G Orban	10.25	11.40
Spitfire XIV	RM648	F/O A Vanwersch	10.25	11.40
Spitfire XIV	RB183	F/O P Leva	10.25	11.40
Spitfire XIV	RB158	F/Sgt J Groensteen	10.25	11.40
Spitfire XIV	RM618	S/Ldr F Woolley	10.25	11.40
Spitfire XIV	RB185	F/Lt F Verpoorten	10.25	11.40
Spitfire XIV	RM623	F/O R Bladt	10.25	11.40
Spitfire XIV	RM689	F/Sgt G Gigot	10.25	11.40

Klokken 16.30 kom No. 350 Squadron igen i luften. Denne gang for at flyve cover for en mission til Dorsten. Flyvningen forløb begivenhedsløst og alle flyene returnerede til Eindhoven.

Flyvningen blev ledet af den for få dage tiltrådte eskadrillechef, Squadron Leader Frank Geoffrey Woolley, DFC. Woolley havde en spændende karriere bag sig som jagerpilot inden han i januar 1945 kom til No. 125 Wing, hvor han i første omgang blev placeret i No. 41 Squadron. Da eskadrillechefen for No. 350 Squadron, Squadron Leader Terry Spencer, blev skudt ned, blev Woolley den nye chef. Denne post holdt han indtil den 10. april 1945, hvor Spencer kom tilbage til No. 350 Squadron, hvorefter Woolley i stedet for overtog kommandoen over No. 130 Squadron. Woolley fortsatte i RAF efter krigen og blev dræbt ved et flyveuheld med en Canberra B2 i november 1959.

Følgende piloter deltog i No. 350 Squadrons andet togt den 9 marts:

Spitfire XIV	NH697	F/Lt F Verpoorten	16.30	18.00
Spitfire XIV	NH661	F/O A Vanenhoudt	16.30	18.00
Spitfire XIV	NH693	F/O R Bladt	16.30	18.00
Spitfire XIV	RB189	F/Sgt A Kicq	16.30	18.00
Spitfire XIV	NH689	F/O R Francouis	16.30	18.00
Spitfire XIV	RM648	F/Lt J Lavigne	16.30	18.00
Spitfire XIV	RM689	F/O P Delorme	16.30	18.00
Spitfire XIV	RM623	F/O A Vanwersch	16.30	18.00
Spitfire XIV	NH658	F/Sgt E Padwels	16.30	18.00
Spitfire XIV	RB181	F/O R Vanderveken	16.30	18.00
Spitfire XIV	RB185	F/O P Pacco	16.30	18.00
Spitfire XIV	NH686	S/Ldr F Woolley	16.30	18.00

No. 126 Wing

No. 126 Wing på B.88 Heesch bestod af fem Spitfireeskadriller og var under kommando af Group Captain G R McGregor OBE, DFC, der havde ført enheden siden juli 1944. Som Wing Commander Flying havde han Wing Commander G W Northcott, DSO, DFC & Bar.

No. 401 Squadron

No. 401 Squadron gennemførte i løbet af formiddagen sammen med No. 402 og 411 Squadron et Fighter Sweep til området ved Dorsten - Hamm - Osnabrück. Eskadrillen afsendte 12 Spitfires, der alle returnerede uskadede.

Under dagens togt blev No. 401 Squadron ledet af eskadrillechefen, canadieren S/Ldr William Thomas Klersy, der var ankommet til eskadrillen i juli 1943 og som udelukkende havde gjort operativ tjeneste i denne enhed. Indtil september 1944 havde han nedskudt syv tyske fly og fik herefter et kort pause fra operativ flyvning, hvor han i stedet for løste administrative opgaver ved No. 83 Group. Den 3. januar 1945 kom han tilbage til eskadrillen som chef og førte denne indtil krigens afslutning. Klersy blev dræbt under en flyvning til London den 22. maj 1945. Det var overskyet over Klersy styrtede af ukendte årsager ned ved Wesel.



Squadron Leader William Thomas Klersy, der var chef for No. 401 Squadron.

Klersy havde en imponerende scoringsliste. Han nedskød 14 tyske maskiner og delte yderligere en nedskydning. Dertil kom så tre beskadigede fjendtlige fy samt to ødelagt på jorden. Klersy gennemførte utallige jordangreb og fik tilkendt ødelæggelse af 90 køretøjer, 8 lokomotiver og 8 jernbanevogne.

Efter hjemkomsten den 9. marts havde man forventet, at man skulle flyve endnu et togt i løbet af dagen, men alle blev overraskede, da No. 126 Wing over middag gik ned i beredskab. Den 9. marts var vejret betydeligt bedre end de foregående dage og piloterne mente, at det var 'flyvevejr'.

Følgende piloter deltog i dagens Fighter Sweep:

Spitfire IX	MJ871	F/O G D Cameron	10.15	11.45
Spitfire IX	MJ854	F/O F R Thayer	10.15	11.45
Spitfire IX	MH479	F/Lt J C Lee	10.15	11.45
Spitfire IX	MK205	P/O D W Davis	10.15	11.45
Spitfire IX	ML141	F/Lt L W Woods	10.15	11.45
Spitfire IX	MJ390	P/O D M Horsburgh	10.15	11.45
Spitfire IX	MH847	S/Ldr W T Klersy	10.15	11.45
Spitfire IX	ML370	P/O M Thomas	10.15	11.45
Spitfire IX	MJ340	F/Lt E A Ker	10.15	11.45
Spitfire IX	MJ980	F/O R W Anderson	10.15	11.45
Spitfire IX	NH162	F/Lt T Koch	10.15	11.45
Spitfire IX	MH240	F/O K Gallinger	10.15	11.45

No. 402 Squadron

No. 402 Squadron deltog i ovennævnte Fighter Sweep og heller ikke denne eskadrille havde nogen usædvanlige hændelser under dagens togt. Eskadrillen blev under dagens togt ledet af eskadrillechefen, S/Ldr Leslie Albert Moore, der var en erfaren jagerpilot med tre nedskydninger bag sig plus tre delte nedskydninger, en formodet nedskydning samt et par beskadigede fjendtlige maskiner. Moore var født i Ontario i Canada, men var inden krigen blevet amerikansk statsborger. Han meldte sig i 1941 til RCAF og efter endt pilotuddannelse blev han sendt til England. Han startede i No. 402 Squadron og efter endt tour fungerede han bl.a. som instruktør før han i 1944 kom til No. 441 Squadron. I februar 1945 kom han tilbage til No. 402 Squadron som eskadrillechef. Moore blev dræbt den 25. marts 1945, da hans Spitfire blev ramt af let luftværns skyts under et angreb på et tog.



Squadron Leader Leslie Albert Moore, der var chef for No. 402 Squadron

No. 402 blev ligeledes sat ned i beredskabsgrad til frokost og der var ikke mere flyvning denne dag. No. 402 Squadron fik i løbet af den 9. marts tilført tre nye Spitfires og var nu oppe på fuld normeret styrke.

Spitfire XIV	RM119	S/Ldr L A Moore	10.25	11.35
Spitfire XIV	RM902	F/Lt S R Knight	10.25	11.35
Spitfire XIV	RM652	F/Lt K C Lett	10.25	11.35
Spitfire XIV	RM727	F/Lt S Watson	10.25	11.35
Spitfire XIV	RM683	F/Lt D Sherk	10.25	11.35
Spitfire XIV	RM651	P/O G F Peterson	10.25	11.35
Spitfire XIV	RM862	F/Lt K S Sloop	10.25	11.35
Spitfire XIV	RM814	F/Lt H L Murray	10.25	11.35
Spitfire XIV	RM804	F/O R W Lawson	10.25	11.35
Spitfire XIV	RM796	F/O C B MacConnell	10.25	11.35
Spitfire XIV	RM843	F/Lt J E Maurice	10.25	11.35
Spitfire XIV	RM652	F/O D B Riddell	10.25	11.35

No. 411 Squadron

No. 411 Squadron gennemførte en væbnet rekognoscering i området mellem Dorsten - Hamm - Bielefeld og Osnabrück. Togtet var begivenhedsløst og alle flyene returnere til B.88 Heesch. Formationen var under ledelse af canadieren F/Lt John Joseph Boyle fra Toronto, der var et jageres med fem tilkendte

nedskydninger, en delt nedskydning samt to ødelagte på jorden. F/Lt Boyle havde tidligere fløjet ved No. 402 Squadron, men det var først da han ankom til No. 411 Squadron den 22. juli 1944, at han påbegyndte sine nedskydninger. Ud over at nedskyde tyske fly, så ødelagde Boyle 42 køretøjer og 10 lokomotiver under angreb på orden. Han fik et DFC den 3. april 1945 og få dage senere afsluttede han sin tour, hvorefter han blev overflyttet til 61 OTU.



F/Lt John Joseph Boyle fra No. 411 Squadron. Boyle var et jageres med fem nedskydninger, en delt nedskydning og et beskadiget fjendtligt fly. Dertil kom så to ødelagte og et beskadiget tysk fly på jorden.

Følgende piloter deltog i tagens mission:

Spitfire LF IXE	PV230	F/Lt J J Boyle	10.15	11.15
Spitfire LF IXE	HK633	F/O G H Smith	10.15	11.15
Spitfire LF IXE	MK788	F/O M G Graham	10.15	11.15
Spitfire LF IXE	MH438	F/O F Dennison	10.15	11.15
Spitfire LF IXE	MH263	F/Lt W R Reid	10.15	11.15
Spitfire LF IXE	MK992	W/O H McDonnell	10.15	11.15
Spitfire LF IXE	MJ388	F/O A G McNiece	10.15	11.15
Spitfire LF IXE	PL493	F/O J V McCabe	10.15	11.15
Spitfire LF IXE	HK686	F/Lt R Gilberstad	10.15	11.15
Spitfire LF IXE	TA839	F/Lt M T H Gill	10.15	11.15
Spitfire LF IXE	ML396	F/Lt A Ustenov	10.15	11.15
Spitfire LF IXE	PL383	F/O R A McPhail	10.15	11.15

No. 412 Squadron

Også besætningerne fra No. 412 Squadron undrede sig over, at de kun skulle flyve en mission i løbet af den 9. marts, idet vejret var 'flyvevej'. Eskadrillen gennemførte sammen med No. 442 Squadron et Fighter Sweep til området Rheine - Osnabrück - Münster - Dorsten. Tolv Spitfires kom på vingerne klokken 10.00 medførende 45 gallon brændstoftanke for at give til forøget rækkevidde. Togtet forløb begivenhedsløst og alle flyene returnerede til Heesch.

Følgende piloter deltog i tagens mission:

Spitfire IX	MH882	F/Lt Barber	10.00	11.05
Spitfire IX	MJ452	F/O Busby	10.00	11.05
Spitfire IX	ML424	F/O McLeod	10.00	11.05
Spitfire IX	MJ275	P/O Keats	10.00	11.05
Spitfire IX	PT357	F/O Triest	10.00	11.05
Spitfire IX	PK998	P/O Taylor	10.00	11.05
Spitfire IX	MJ636	F/O Kelly	10.00	11.05
Spitfire IX	MK306	W/O Sutherland	10.00	11.05
Spitfire IX	MJ795	F/Lt Dewan	10.00	11.05
Spitfire IX	PV252	F/O Allen	10.00	11.05
Spitfire IX	MH422	F/O Lapointe	10.00	11.05
Spitfire IX	MJ660	F/O Carew	10.00	11.05

No. 442 Squadron

No. 442 Squadron startede samtidig med No. 412 Squadron og sendte xx Spitfires på vingerne under ledelse af S/Ldr Mitchell Johnston. Togtet forløb uden nogen hændelser bortset fra, at F/O R K MacRae fik

motorproblemer og vendte tilbage til Heesch, hvor han landede 15 minutter efter start. Spitfirene var udstyret med 45 gallon tanke for at forøge rækkevidden.

Spitfire IXE	RR145	S/Ldr M Johnston	10.00	11.25
Spitfire IXE	PV148	F/Lt D C Gordon	10.00	11.25
Spitfire IXE	PT883	F/O C G Anderson	10.00	11.25
Spitfire IXE	MH728	F/O J P Francis	10.00	11.25
Spitfire IXE	MK898	F/O R J Robillard	10.00	11.25
Spitfire IXE	MK564	F/O R K MacRae	10.00	10.15
Spitfire IXE	MK844	F/Lt R K Trumley	10.00	11.25
Spitfire IXE	MH431	F/O V F McClung	10.00	11.25
Spitfire IXE	MJ425	F/Lt W V Shank	10.00	11.25
Spitfire IXE	MH456	F/Lt R C Smith	10.00	11.25



No. 442 Squadron i foråret 1945. Forreste række knælende: Smitty Smith, Gordie Watkins, Mitchel Johnston, Max Perkins, roger trobillard, Sylvester Lorenz. Næste række stående: Ken Trumley, Bill Barker, Jack Whitelaw, Jeffries, Vince Shenk, Pieri, John Bailey, Vern McClung, Ernie Baker, Art Nowlan og Rusty MacCrae. Øverst på Spitfiren John Mallandaine, Andersen og MacKay.(Flying for your Life)

No. 127 Wing

No. 127 Wing bestod af fire Spitfire XVI eskadriller, nemlig No. 403, 416, 421 samt 443 Squadron. Enheden var netop den 3. marts flyttet fra flyvepladsen B.56 Evere til B.90 Petit Brogel og de sidste dage havde man ikke fløjet ret meget på grund af vejrforholdene.

No. 127 Wing var under kommando af Group Captain P S Turner, DSO, DFC & Bar, der havde overtaget ledelsen i januar 1945 efter Group Captain W R MacBrien.

Persival Stanley Turner kom til RAF i oktober 1938 og deltog i 1940 både i kampene over Dunkirk samt Slaget om England. I 1942 deltog han i luftkampene over Malta og kom først tilbage til England i november 1944, hvor han blev klargjort til at overtage kommandoen over No. 127 Wing. Turner fortsatte i RAF indtil 1965. Han døde i Ottawa i juli 1985.

Som Wing Commander Flying havde No. 127 Wing Wing Commander Johnny J E Johnson, der var RAF topscorer. Om ham kommer der senere meget mere.



Flyvepladsen B.90 Petit Brogel i Belgien, der i marts 1945 var hjemsted for No. 127 Wing.

No. 403 Squadron

Den 9. marts fløj No. 403 Squadron to missioner. Under den første kom 12 Spitfires i luften klokken 10.20 for at flyve et sweep til området ved Osnabrück og det andet kom ligeledes 12 Spitfires i luften klokken 15.50 for at flyve eskortflyvning. Under den første mission vendte P/O S Butte, DFC, om, da der var tekniske problemer med hans Spitfire XVI RR256. Missionen var hæmmet af 9-10/10 skydække i 1500 fods højde i operationsområdet og alle flyene returnerede uskadede til Petit Brogel.

Følgende piloter deltog i Fighter Sweep til Osnabrück:

Spitfire XVI	SM671	S/Ldr H P M Zary, DFC	10.15	11.30
Spitfire XVI	SM515	F/Lt E A Fleming	10.15	11.30
Spitfire XVI	RR256	P/O S Butte, DFC	10.15	10.30
Spitfire XVI	SM312	F/O G R Nadon	10.15	11.30
Spitfire XVI	SM302	F/O M Reaves	10.15	11.30
Spitfire XVI	SM295	F/Lt E A Aitchison	10.15	11.30
Spitfire XVI	TB340	F/Lt F B Gillis	10.15	11.30
Spitfire XVI	SM315	F/O J A A Arsenault	10.15	11.30
Spitfire XVI	SM285	F/Lt T S Todd	10.15	11.30
Spitfire XVI	SM203	F/Lt J W Silmartin	10.15	11.30

Spitfire XVI	SM294	F/Lt S A Tosh	10.15	11.30
Spitfire XVI	SM363	P/O R C Shannon	10.15	11.30

Under den anden vendte to fly om før tid (F/Lt W N Dove og P/O H C Byrd). Eskorteflyvningen fandt sted uden andre særlige hændelser end luftværnsskydning med tungt luftværnsskyts ved A.4845 (sydvest for Wulfen).

Under dagens anden mission deltog følgende piloter:

Spitfire XVI	SM190	F/O C R Nadon	15.45	17.15
Spitfire XVI	SM315	W/O C V Boudreau	15.45	17.15
Spitfire XVI	SM295	F/Lt C J Tomlinson	15.45	17.15
Spitfire XVI	SM312	F/O A J McLaren	15.45	17.15
Spitfire XVI	RR256	P/O S Butte, DFC	15.45	17.15
Spitfire XVI	TB340	F/Lt W N Dove	15.45	16.25
Spitfire XVI	SM208	F/Lt L Foster	15.45	17.15
Spitfire XVI	SM285	F/O J R Baker	15.45	17.15
Spitfire XVI	SM671	F/Lt R Morris	15.45	17.15
Spitfire XVI	SM203	F/O D Leslie	15.45	17.15
Spitfire XVI	SM363	F/O R C Shannon	15.45	17.15
Spitfire XVI	SM294	P/O H C Byrd	15.45	16.05



En jagerpilot kan ikke tale om flyvning uden at bruge begge hænder ! F/Lt L L NAult, F/O F G Picard, F/O J J M Menard og F/O R C Brouillard fotograferet foran en Spitfire XVI. Menard nødlandede hans Spitfire SM227 den 25. februar 1945 og blev taget til fange af tyskerne.

No. 416 Squadron

Klokken 16.12 sendte No. 416 Squadron 12 Spitfire XVI på fingerne for at flyve eskorteflyvning for en bombestyrke til området ved Dorsten. Eskadrillen blev ført af eskadrillechefen, John Davidson Mitchner fra Saskatchewan. Han startede i efteråret 1941 med at flyve Whirlwind i No. 263 Squadron og kom efter endt tour i juni 1942 til 55 OTU som instruktør, hvor han kun var i kort tid, før han kom til No. 247 og senere 116 Squadron. I november 1942 kom han til No. 402 Squadron og fik herefter en række nedskydninger, før han i 1944 kom til No. 421 Squadron som Flight Commander. I september 1944 kom han til No. 416 Squadron, hvor han blev chef i november samme år. Mitchner overlevede krigen og opnåede at nedskyde 10 fjendtlige maskiner, dele yderligere en nedskydning. Dertil kom så to mulige nedskydninger og tre beskadigede fjendtlige maskiner. Mitchner fortsatte i RCAF efter krigen og blev i 1960 pensioneret på grund af sygdom og døde i december 1964.

Under dagens togt den 9. marts 1945 fik P/O Eric Downer motorproblemer og blev nødt til at mavelande i fjendtligt territorium øst for Wesel (position A.2145 klokken 16.55), hvor han blev taget til fange af tyskerne.

F/O G R Weber nødlandede ved Antwerpen på grund af brændstofmangel, men kom ikke noget til under landingen. F/O Weber fløj sit næste togt med No. 416 Squadron den 15. marts.

Følgende piloter deltog i dagens eskorteflyvning:

Spitfire XVI	SM503	S/Ldr J D Mitchner	16.12	18.02
Spitfire XVI	SM354	F/O K F Scott	16.12	18.02
Spitfire XVI	SM414	F/Lt L P Commerford	16.12	18.02
Spitfire XVI	SM386	F/O G R Weber	16.12	17.45
Spitfire XVI	TB273	P/O C Darrow	16.12	18.02

Spitfire XVI	SM229	P/O E D Downer	16.12	FTR
Spitfire XVI	SM466	F/O G A Cameron	16.12	18.02
Spitfire XVI	SM248	F/Lt W I Gordon	16.12	18.02
Spitfire XVI	SM470	F/O C Preston	16.12	18.02
Spitfire XVI	SM399	F/O G M Hill	16.12	18.02
Spitfire XVI	TB616	F/O R O Brouillard	16.12	18.02
Spitfire XVI	TB272	F/Lt W N Douglas	16.12	18.02



Spitfire fra No. 421 Squadron, der den 2. marts 1945 var flyttet til Petit Brogel fra Evere, hvor man havde konverteret til Spitfire XVI. På dette tidspunkt var Squadron Leader W A Prest chef for No. 421 Squadron.

No. 421 Squadron

No. 421 Squadrons flyvemønster var lidt anderledes end de to foregående eskadrillers. No. 421 Squadron fløj en række patrulieflyvninger, hvor to Spitfire XVI opererede sammen. Ingen af de afsendte patruljer havde kontakt med tyske fly. Følgende piloter deltog i dagens togter:

Spitfire XVI	SM311	F/Lt K M Langmuir	07.00	08.50
Spitfire XVI	SM476	F/O G D Cellatly		
		GC8 Patrol - Kempen Area. Uneventful.		
Spitfire XVI	SM289	F/O J M Maffre	07.00	08.45
Spitfire XVI	TB270	F/O P N Hart		
		Operation No. 127/1. Patrol Nijmegen Area. Uneventful. Effective smoke screen seen on Rheine at E.8564.		
Spitfire XVI	SM284	F/Lt M W Brown	08.20	10.00
Spitfire XVI	SM366	F/Lt W P Harper		
		GC8 Patrol - Kempen Area. This show was uneventful.		
Spitfire XVI	SM239	F/Lt C E Stephenson	08.20	10.10
Spitfire XVI	TB270	P/O Fawthrop		
		Operation No. 127/4. Patrol Nijmegen Area. Uneventful.		
Spitfire XVI	TB281	F/Lt R D Phillip	09.30	11.15
Spitfire XVI	SM309	P/O W A Marshall		
		GC8 Patrol - Kempen Area. This show was uneventful.		
Spitfire XVI	SM392	F/Lt J D Cunningham	09.30	11.20
Spitfire XVI	SM293	F/Sgt W E Nelson		
		Operation No. 127/6. Patrol Nijmegen Area. Uneventful.		
Spitfire XVI	TB349	F/Lt K M Langmuir	10.45	12.30

Spitfire XVI	SM476	F/O G D Cellatly GC8 Patrol - Kempen Area. Uneventful.		
Spitfire XVI	PK910	P/O J M Maffre	10.45	12.00
Spitfire XVI	TB270	P/O P N Hart Patrol Nijmegen Area. Uneventful		
Spitfire XVI	SM239	F/Lt C E Stephenson	11.55	13.40
Spitfire XVI	SM474	F/O D A Fawthrop Patrol Nijmegen Area.		
Spitfire XVI	SM284	F/Lt M W Brown	12.00	13.35
Spitfire XVI	SM366	F/Lt W P Harper Operation No 127/10. Patrol - Kempen Area. Uneventful.		
Spitfire XVI	TB281	F/Lt R M Veenis	13.10	15.00
Spitfire XVI	SM309	F/O W H McDonald Operation No 127/13. Patrol - Kempen Area. Uneventful		
Spitfire XVI	SM392	F/Lt M J Gordon	13.10	15.20
Spitfire XVI	SM289	F/O J V Marsden Patrol Nijmegen Area.		
Spitfire XVI	SM311	F/O F H Mann	14.30	16.30
Spitfire XVI	SM476	F/O W A Marshall Operation No 127/15. Patrol - Kempen Area. Uneventful		
Spitfire XVI	TB349	P/O B M Zorell	14.30	16.30
Spitfire XVI	RK910	P/O A F McIntosh Patrol Nijmegen Area. Uneventful		
Spitfire XVI	SM474	F/Lt T Decouroy	15.40	17.40
Spitfire XVI	SM293	W/O G D Clark Patrol Nijmegen Area. Uneventful		
Spitfire XVI	SM384	F/Lt M W Brown	15.45	17.35
Spitfire XVI	SM366	F/Lt W P Harper Operation No 127/18. Patrol - NijmegenArea. Uneventful		
Spitfire XVI	TB281	F/Lt R M Veenis	17.00	18.40
Spitfire XVI	SM411	F/O W L McDonald Operation No 127/21. Patrol - Kempen Area. Uneventful		
Spitfire XVI	SM392	F/Lt M J Gordon	17.00	18.40
Spitfire XVI	TB270	F/O J V Marsden Patrol Nijmegen Area. Uneventful		



Den 9. marts fløj No. 443 Squadron et togt under ledelse af Wing Commander J E Johnson, DSO & 2 Bar, DFC & Bar, der på dette tidspunkt var Wing Commander Flying for No. 127 Wing

No. 443 Squadron

No. 443 Squadron gennemførte to missioner den 9. marts 1945. Den første fandt sted sidst på formiddagen, hvor 12 Spitfire XVI kom på vingerne klokken 10.20 under ledelse af F/Lt H C Charlesworth for at flyve et fighter sweep til området ved Osnabrück. Missionen blev gennemført sammen med 12 Spitfires fra No. 403 Squadron og eskadrillechefen for denne enhed, S/Ldr H P M Zary, havde den overordnede ledelse af missionen. Der var 9-10/10 skydække ved Osnabrück og togtet forløb begivenhedsløst. Alle No. 443 Squadrons fly var på jorden igen klokken 11.45. Følgende piloter deltog i flyvningen:

Spitfire XVI	TB352	F/Lt H C Charlesworth	10.20	11.45
Spitfire XVI	SM383	F/O S E Mossum	10.20	11.45
Spitfire XVI	SM478	F/O C G Stevenson	10.20	11.45
Spitfire XVI	SM646	F/O J M S Clow	10.20	11.45
Spitfire XVI	SM189	F/O W B Dalton	10.20	11.45
Spitfire XVI	SM676	F/Lt M K Gould	10.20	11.45
Spitfire XVI	SM485	F/O W J Sherman	10.20	11.45
Spitfire XVI	SM204	F/O K M Cooke	10.20	11.45
Spitfire XVI	TB269	F/O F R Kearns	10.20	11.45
Spitfire XVI	SM329	F/O H A Greene	10.20	11.45
Spitfire XVI	SM664	F/O A B Clanard	10.20	11.45
Spitfire XVI	SM364	F/O G A McDonald	10.20	11.45



To Spitfires fra No. 443 Squadron i lav højde over flyvekontrollen på Petit Brogel.

Klokken 16.00 kom 12 Spitfires fra No. 443 Squadron i luften under ledelse af Wing Commander J E Johnson, DSO & 2 Bar, DFC & Bar, der på dette tidspunkt var Wing Commander Flying for No. 127 Wing. No. 443 Squadron blev beordret i retning af Rheine, hvor man havde opdaget tre uidentificerede enmotorede fly med nordvestlig kurs i 5.000 fods højde i trekantsområdet mellem Südlohn, Gescher og Velen. De tre fly forsvandt før No. 443 Squadron fik kontakt med dem.

Wing Commander James Edgar Johnson var Royal Air Force højst scorende jageres med 34 anerkendte nedskydninger, 7 delte nedskydninger, 3 og 2 delte mulige nedskydninger, 10 og 3 delte beskadigede fjendtlige fly samt et ødelagt fjendtligt fly på jorden. Johnson fortsatte i RAF efter krigen og blev pensioneret på sin 50 års fødselsdag i oktober 1968. Han var dog ikke færlig med flyvning og var aktiv i forskellige organisationer og virksomheder. Johnson døde i juni 2002.

Alle flyene fra No. 443 Squadron landede igen uskadte på B.90 Petit Brogel. Følgende piloter deltog i togtet:

Spitfire IX	MK392	W/Cdr J E Johnson	16.00	16.20
Spitfire XVI	SM670	F/O M C Tucker	16.00	16.20
Spitfire XVI	VB952	F/Lt E H Fairfield	16.00	16.20
Spitfire XVI	SM478	F/O J M O'Toole	16.00	16.20
Spitfire XVI	SM646	F/O R J Wegg	16.00	16.20
Spitfire XVI	SM189	F/O J Collins	16.00	16.20
Spitfire XVI	SM497	F/Lt L E Hunt	16.00	16.20
Spitfire XVI	TB269	W/O C J Grant	16.00	16.20
Spitfire XVI	SM364	F/Lt T R Watt	16.00	16.20
Spitfire XVI	SM664	F/Lt J C Turcott	16.00	16.20
Spitfire XVI	SM485	F/O N F Ulmar	16.00	16.20
Spitfire XVI	SM204	F/O K M Cooke	16.00	16.20

No. 143 Wing

Canadiske No. 143 Wing var stationret på B.78 Eindhoven, hvor de havde ligget siden den 21. september 1944. Enheden var under kommando af Group Captain A D Nesbitt, DFC, med Wing Commander F G Grant DSO, DFC, som Wing Commander Flying.

No. 143 Wing bestod af tre eskadriller udrustet med Typhoon IB, nemlig No. 438, 439 og 440 Squadron.



Typhoon tilhørende canadiske No. 440 Squadron, Denne enhed kom på grund af vejret ikke på vingerne den 9. marts 1945.

Vejret var dårligt den 9. marts og No. 438 Squadron ventede hele formiddagen på en opgave, som aldrig kom. I stedet for blev eskadrillens beredskab nedsat over middag, I stedet for tog flight commanderne deres nye piloter på en træningsmission for at gøre dem bekendte med de lokale forhold.

Heller ikke søstereskadrillen No. 439 Squadron kom til at flyve noget operativt tog den 9. marts 1945. Eskadrilledagbogen beretter:

Low heavy scattered cumulus cloud early this morning but the afternoon was lovely and warm with little scattered billows of white cumulus, but towards the late afternoon this increased in density and fourmed a complete overcast by 1630 hours. Even so, no operations were carried out as we are trying to conserve our aircraft which must be in short supply as we are forbinddn to even attack ground targets now, the PR boys are the only privileged ones in this respect as they are permitted to fire. However, the fellows are mighty brassed off about the whole thing having flown in any weather that might have given even the slightest hope for Ops, previously. We can remember quite well the heavy cloud through which we had to fly, as well as rain, and this was encouraged to the fullest extent where possible in attempting to keep Jerry on the run. We certainly hope that some provision is made soon to remedy this state of flying inactivity. he Squadron was on runway readiness all morning until operations were scrubbed early in the afternoon. Information was received form Group Headquarters that aluminium objects 12 feet by 1 foot may be seen floating over Germany and are to be shot down with the cine guns exposed during the firing. that Headquarters also advises that Allied aircraft may be seen ithout camouflagage in the UK, Overseas or reinforced routes, either service or civilian; but authority must be obtained before aircraft may fly without camouflagage.

No. 440 Squadrons dagbog var meget mere kortfattet med kun bemærkingen: No flying today due to duff weather.

No. 84 Group

No. 84 Group rådede over 7 wings og var under kommando af Air Vice Marshall Edmund C Hudleston, der havde overtaget kommandoen den 10. november 1944. Næstkommanderende var Air Commodore William M L MacDonald med Air Commodore Douglas G Morris som Senior Air Staff Officer.



Group Captain Alan Ford Anderson, der var chef for No. 35 Wing fra august 1944 til maj 1945. Anderson, der var født i Indien, kom i 1931 til Royal Artillery, men blev i 1934 overflyttet til Royal Air Force. Før krigen var han stationeret i Palestina og Egypten før han i 1939 kom tilbage til England. I 1940 overtog han No. 613 Squadron og fik sit DFC på baggrund af et rekognoscerinstøgt over Dalais i maj 1940, hvor han fløj et forældet Hector biplan. I 1941 blev Anderson chef for No. 268 Squadron, der var udrustet med Tomahawks - et fly som Anderson kaldte 'the worst aircraft in the world'. I marts 1942 konverterede eskadrillen til Mustangs og Anderson fløj mange togter langs den franske, belgiske og hollandske kyst. I august 1942 kom Anderson til HQ No. 12 Group som Wing Commander og blev uddannet som stabsofficer. I sommeren 1943 blev han udnævnt til Wing Commander Flying i No- 35 Wing og i marts 1944 blev han udnævnt til Group Captain og deltog i planlægningen af D-Day. Anderson overtog ledelsen af No. 35 Wing den 30. august og førte enheden indtil krigens afslutning, hvorefter han for en periode fløj et skrivebord i Air Ministry. I de efterfølgende år forrettede han tjeneste i forskellige stabe før han tog sin afsked fra RAF i 1958. Han blev herefter hotelejer og tomatdyrker, før han flyttede til Minorca for at nyde sin pension. Anderson døde i december 2002.



No. 35 (Recce) Wing

No. 35 Wing på B.89 Mill var under kommando af Group Captain Alan Ford Anderson, DSO, DFC, med W/Cdr William Edward Vernon Malins, DFC, som Wing Commander Flying. Enheden bestod af tre eskadriller, nemlig No. 2, 4 og 268 Squadron, hvor de to første eskadriller var udrustet med Spitfire og den sidstnævnte med Mustang II.

Den 8. marts var No. 35 Wing flyttet fra B.78 Gilze-Rijen til flyvepladsen B.89 Mill og allerede den 9. marts var enheden i fuld gang med operativ flyvning.

No. 2 Squadron

No. 2 Squadron fløj den 9. marts 1945 14 TAC/R sorties samt 2 Photo/R sorties. Følgende piloter deltog i dagens operative togter:

Spitfire XIV	RM703	F/Lt A Krakowski	07.35	08.35
Spitfire XIV	RM783	F/Lt W K Dodgson	07.35	08.35
TAC/R Area Arnheim-Borculo-Sudlohn-Bocholt-Emmerich. Area not covered due cloud.				
Spitfire XIV	RM938	F/LT K S Huskinson	07.30	07.55
Spitfire XIV	RM113	F/Lt E J Packwood	07.30	08.05
TAC/R Area Marienbaum-Wesel-Dinslaken-Hamborn-Alderkerk-Geldern-Udem. Area not covered due R/T failure.				

Spitfire XIV	RM805	F/Lt A Krakowski	10.25	10.51
Spitfire XIV	RM712	F/Lt W K Dodgson	10.25	10.51
		TAC/R Area Arnhem-Borculo-Sudlohn-Bocholt-Emmerich. Area not covered due cloud. Flak E9580 intense light accurate.		
Spitfire XIV	RM812	F/Lt H R Selkirk	13.30	14.37
Spitfire XIV	RM919	F/Lt A R Hodge	13.30	14.37
		TAC/R Area Arnhem-Borculo-Sudlohn-bocholt-Emmerich. E9181 (<i>ved Doesburg</i>) scattered movement of MT and HDT (Total 10 vehicles) S through town. E9787 2 heavy MT S A1493 2 (<i>ved nordvest for Heure/Borculo</i>) heavy MT facing E. E8471 (<i>syd for Methen</i>) 1 HDT NE NMS railways. A1737 (<i>ved Menzelen Ost</i>) 1 light MT W. No flak or enemy aircraft.		
Spitfire XIV	RM872	S/Ldr C E Maitland, DFC	13.24	14.32
Spitfire XIV	RM783	F/O N E Bowen	13.24	14.32
		TAC/R Area Marienbaum-Wesel-Dinslaken-Hamborn-Aldekerk-Geldern. A173389 (<i>ved Ginderich</i>) considerable activity in town 5+ MT E A164330 (<i>nord for Alpen</i>) 1 tank and 1 ambulance stationary. A780359 chimney probable observation post attacked and strikes seen. Flak A1835 (<i>vest for Rheinvorland östlich von Wallach</i>) light accurate intense. No enemy aircraft.		
Spitfire XIV	RN920	F/Lt D A Clifton-Mogg, DFC	15.13	16.02
Spitfire XIV	RN113	F/O J A Henderson, AFC	15.13	16.16
		Photo/R Parts 10, 11, 2 & 3. Z1715, Z1193, E270882 & E3388. Targets claimed. Autobahn S of Utrecht 20 mixed MT E & W. Flak E2288 (<i>øst for Lunetten</i>) meagre inaccurate heavy. No enemy aircraft.		
Spitfire XIV	RM712	F/Lt C D C Dunford-Wood	15.18	16.22
Spitfire XIV	RM805	F/O E W A Jefferies	15.18	16.16
		Photo/R Parts 5 & 12. Y785039 & E002631. Targets claimed. Photos taken of barge at D9472. No flak or enemy aircraft.		
Spitfire XIV	RM625	F/Lt H J Chun	17.09	17.20
Spitfire XIV	RM800	F/O F A George	17.09	17.20
		TAC/R Area Marienbaum-Wesel-Dinslaken-Hamborn-Aldekerk-Geldern-Udem. Abortive due engine trouble.		
Spitfire XIV	RM871	F/Lt H J Chun	17.45	18.30
Spitfire XIV	RM931	F/O F A George	17.45	18.30
		TAC/R Area Marienbaum-Wesel-Dinslaken-Hamborn-Aldekerk-Geldern-Udem. NMS & No signs of flooding in area between Xanten & Wesel. Area not fully covered due weather. Flak from battle area meagre light inaccurate.		



F.24 camera tilhørende No. 35 (Reconnaissance) Wing med enhedens Mustangs i baggrunden. (IWM)

No. 4 Squadron

No. 4 Squadron havde i løbet af den 7. marts pakket og påbegyndt flytning til B.89 Mill, men det var først den 9. marts om morgenen, at eskadrillens fly forlagde til Mill. Det sidste af jordpersonellet ankom først til Mill i løbet af eftermiddagen. Eskadrillen gennemførte to missioner i løbet af eftermiddagen:

Spitfire XI	PL840	F/Lt G G Tozer, DFC	13.45	15.00	HLPR this combined phot/recce and weather sortie was partly successful, two runs being made in the Wesel area; the pilot reported 9/10ths to 10/10ths cumulus and stratous-cumulus cloud at 3.000 and 7.000 feet.
Spitfire XI	PL957	F/Lt G S Watterson	14.57	16.07	HLPR This sortie was partly successful when the pilot claimed a pin points in the Arnhem and Apeldoorn area.

No. 268 Squadron

No. 268 Squadron flyttede til B.89 Mill den 8. marts og forsøgte at gennemføre syv TAC/R og en Arty/R i løbet af den 9. marts. Tre af TAC/R'erne blev afbrudt på grund af dårligt vejr og ARTY/R missionen blev ikke gennemført på grund af lavthængende skydække. Følgende piloter deltog i dagens togter:

Mustang II	FR921	F/O A T Lord	07.10	08.12	
Mustang II	FR937	F/Lt H A Wilton	07.10	08.12	TAC/R Schouwen-Katwijk-Langeraar-Hertogenbosch. NMS Gorinchem ferry. Remainder of area not covered due weather.
Mustang II	FR896	F/Lt R Thirtle	07.25	07.54	
Mustang II	FR906	F/O R B Mumford	07.25	07.54	TAC/R.Emmerich-Bocholt-Sudlohn-Dorsten-Wesel-Marienbaum. Abortive due to weather.
Mustang II	FR939	F/Lt J H Watson	09.40	10.33	
Mustang II	FR918	F/Lt E R K Philpott	09.40	10.33	TAC/R. Schouwen-Katwijk-Langeraar-Hertogenbosch. Abortive due to weather.
Mustang II	FR921	F/Lt H H J Skinner	13.19	14.00	
Mustang II	FR939	F/Lt M J R Barron	13.19	14.00	Photo/Recce Wesel bridges & TAC/R Emmerich-Bocholt-Sudlohn-Dorsten-Wesel-Marienbaum. Abortive due weather.
Mustang IA	FD481	F/Lt R J F Mitchell, DFC	13.25	15.10	
Mustang IA	FD360	F/Lt J B Lyke	13.25	15.10	Arty/R NW of Wesel. Shoot abandoned due to cloud. Some MT seen; also two dummy aircraft and hangars.
Mustang II	FR915	F/Lt E J Milne, DFC	13.33	15.16	
Mustang II	FR986	F/O A E Johnson	13.33	15.19	Tac/R Schouwen-Katwijk-Langeraar.Hertogenbosch. Considerable concentrations of barges, HDT, MT and cyclists observed.
Mustang II	FR921	F/Lt K McDiarmid	17.05	17.43	
Mustang II	FR906	F/Lt J J Lewkowicz	17.05	17.43	TAC/R Emmerich-Bocholt-Sudlohn-Dorsten-Wesel-Marienbaum. Twenty moored barges E side of Rhine, some MT, HDT and cyclists. The latter were attacked but no strikes seen.
Mustang IA	FD481	F/Lt H H J Skinner	17.13	17.44	
Mustang IA	FD510	F/Lt M J R Barron	17.13	17.44	TAC/R Arnhem-Bocholt-Sudlohn-Borculo-Emmerich. Thirty plus trucks in Zevenaer junction.

No. 123 Wing

No. 123 Wing på Gilze-Rijen bestod af fire eskadriller udrustet med Typhoon IB. Group Captain J R Baldwin, DSO, DFC & Bar var chef med Wing Commander J C Button, DSO, DFC som Wing Commander Flying.

No. 164 Squadron

På grund af vejret havde denne eskadrille ikke fløjet operativt i perioden fra den 4. til 8. marts og den 9. marts blev det ikke meget bedre. No. 164 Squadron havde ordre til at angribe en koncentration af køretøjer øst for Gouda med fire Typhoons, men på grund af 10/10 skydække i målområdet blev toget afbrudt. Følgende piloter deltog i det afbrudte togt:

Typhoon IB	RB455	F/O H Bletcher	16.45	17.25	
Typhoon IB	MN396	F/Lt A R Costello	16.45	17.25	

Typhoon IB	MN550	W/O K F Morse	16.45	16.55
Typhoon IB	RB264	W/O J P Weatherly	16.45	17.25



Typhoon IB fra No. 164 Squadron. Denne eskadrille blev oprettet den 6. april 1942 og fløj oprindelig Spitfire V, menkonverterede til Hurricane IV i februar 1943. I januar 1944 fik eskadrillen sine første Typhoon og de fortsatte med at flyve denne flytype indtil krigens afslutning, hvorefter de konverterede til Spitfire. No. 164 Squadron fik i august 1946 navneforandring til No. 63 Squadron. (IWM)

No. 183 Squadron

Heller ikke No. 183 Squadron havde fløjet operativt i løbet af de sidste dage, men den 9. marts blev vejret lidt bedre og eskadrillen fik ordre til at dykbombe mål på jernbanelinien fra Amersfoort til Zwolle. Syv angreb blev gennemført og en bro over et vandløb lige nordøst for Zwolle blev ødelagt.

Følgende piloter fra No. 183 Squadron deltog i dagens togter:

Typhoon IB	RB424	F/Lt J B Purkis DFC	09.55	11.15
Typhoon IB	JP582	W/O J A Christie	09.55	11.15
Typhoon IB	MN263	Lt T V Drew	09.55	11.00
Typhoon IB	MN646	F/Sgt T P Ward	09.55	11.15

FCP Bombs dropped on Bridge SW of Zwolle (Z8634). One near miss just East and South of the Bridge claimed.

Typhoon IB	RB222	P/O J W Bridge	10.10	11.10
Typhoon IB	MN419	F/Sgt D F Adams	10.10	11.10
Typhoon IB	MN365	F/Lt C N Walley DFC	10.10	11.10

FCP Attacked railway bridge near Amersfoort. One near miss on bank of River. Inense light flak from Amersfoort was experienced.

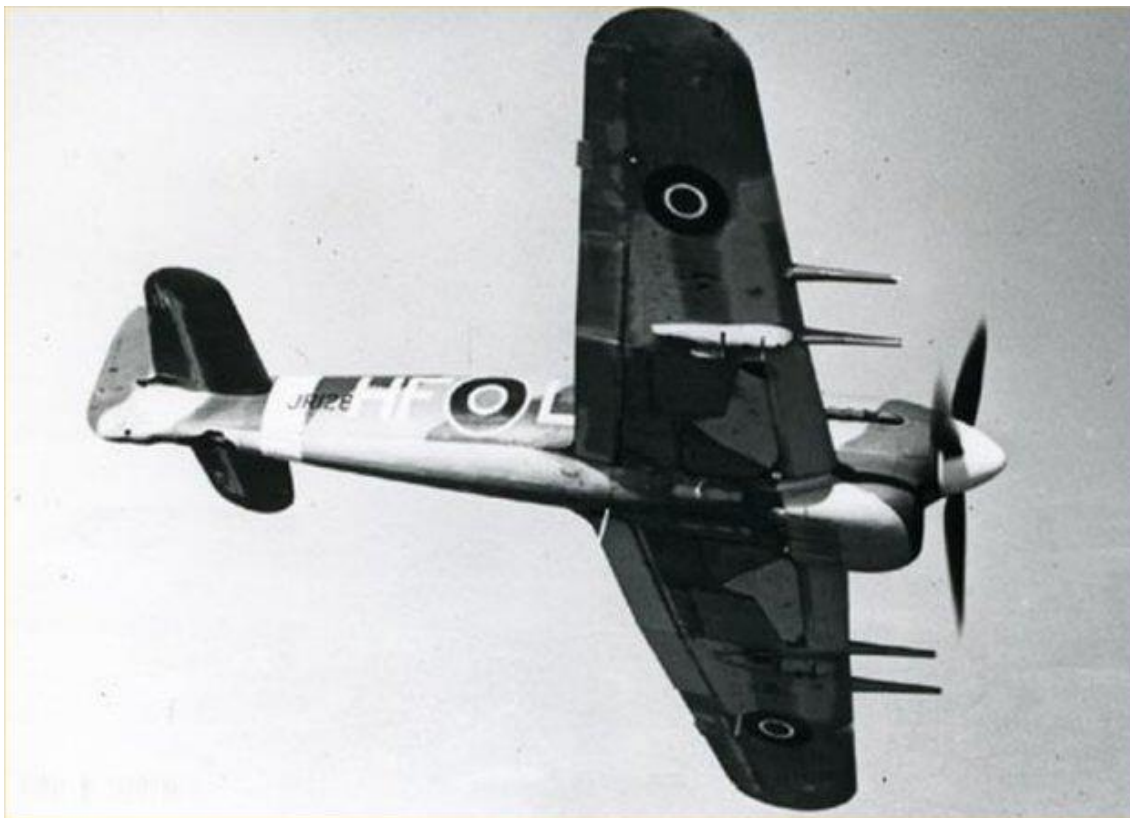
Typhoon IB	SW503	F/Lt L Richardson, DFM	10.30	11.55
Typhoon IB	JR431	F/Sgt W E Barber	10.30	11.55
Typhoon IB	SW463	Lt B E Goodman	10.30	11.55

FCP One near miss fell on embankment on the South side of the Bridge West of Hestmen (V0935).

Typhoon IB	RB424	F/Lt J B Purkis DFC	12.15	13.15
Typhoon IB	RB222	Lt T V Drew	12.15	13.15
Typhoon IB	MN646	F/Sgt T P Ward	12.15	13.15
Typhoon IB	MN419	W/O G F Gillian	12.15	13.15

FCP Attacked railway bridge SW of Zwolle (Z8634). Although not cuts were obtained, two hits were obtained on embankment. Tracked vehicles moving East, NW of Apeldoorn (ZV305) attacked with cannon. Strikes were observed and three bodies besides vehicles.

Typhoon IB	SW503	P/O J W Bridge	12.50	13.35
Typhoon IB	JP582	F/Sgt D F Adams	12.50	13.35
		FCP Road and Rail Crossing at Z4604 near Nijkerk attacked and near misses scored with one bomb on the roadway.		
Typhoon IB	RB424	F/Lt L Richardson, DFM	13.50	14.50
Typhoon IB	MN419	F/Sgt W E Barber	13.50	14.50
Typhoon IB	SW463	Lt B E Goodman	13.50	14.50
Typhoon IB	JR431	W/O K Jackson	13.50	14.50
		FCP Bombs released on railway bridge N East of Zwolle (Z9437). Direct hits were scored on South End of Bridge and the rest were in the target area. Bridge claimed as destroyed. Moderate 40 mm was experienced form South of target.		
Typhoon IB	RB222	P/O E P Scott	15.10	15.55
Typhoon IB	JP582	W/O J A Christie	15.10	15.55
Typhoon IB	SW503	Lt T V Drew	15.10	15.55
		FCP Abortive due to weather.		



Typhoon IB fra No. 183 Squadron. Denne eskadrille blev oprettet i november 1942 med en blanding af Hurricane og Typhoon. Førstnævnte flytype blev hurtigt udfaset og eskadrillen fortsatte med at flyve Typhoons indtil krigens afslutning. I juni 1945 konverterede No. 183 Squadron til Spitfires og blev i november samme år omdøbt til No. 54 Squadron. (IWM)

No. 198 Squadron

No. 198 Squadron havde ikke fløjet operativt i nogle dage og den 9. marts blev ikke bedre. Eskadrilledagbogen oplyser:

Another poor day - the sixth in succession - and the only flying done by the Squadron was of a practive anture. In the evening a few of the pilots visited the Officers' Club in Turnhout and returend to base very much later in a very cheerful mood.

No. 609 Squadron

No. 609 Squadron havde ikke fløjet operativt de sidste dage, men det ændrede sig den 9. marts. Eskadrilledagbogen angiver følgende:

Although there was a definite improvement in the weather today, the squadron remained on 'state of 60 minutes' until approximately 16.00 hours, when a target suddenly appeared on the board for them. S/Ldr Roberts, led Mathyn, Cables, Descamps, King, Mountjoy, Scott and

Jacquemin on a 8 aircraft show to attack Barges, off the North coast of Overflakkee island at DD987. 7 or 8 Barges and 2 small Tugs were observed in mouth of canal leading to Sommersdijk and all aircraft attacked with R/P's and Cannons. Many direct hits were seen on barges and Tugs which were left covered by black smoke. Intense and accurate light Flak was experienced over target and S/Ldr Roberts' aircraft was hit. The CO made a perfect belly landing on the South Coast of the island in enemy territory and was seen to get out of the plane safely. Every effort has already been made to get the Co back and although no news has reached us to date, every man has his fingers crossed for S/Ldr Robert's safe return.

S/Ldr Eric Robert Alfred Roberts, DFC, blev ikke reddet, men blev i stedet for taget til fange af tyskerne. Roberts havde fået sit DFC i september 1944 efter eksemplarisk tjeneste i No. 609 Squadron. Han var på dette tidspunkt Flight Commander

Roberts blev Pilot Officer den første juli 1941 og blev uddannet på Beaufighters. Han kom i februar 1943 til No. 609 Squadron, der fløj Spitfires og fungerede en overgang i 1944 som eskadrillens adjutant. Roberts blev chef for No. 609 Squadron den 6. december 1944. Hans mavelanding den 9. marts fandt sted sydvest for Achthulzen ved Sommeldijk. Han tilbragte to måneder som tyskernes 'gæst' i en fangelejr. Efter krigen fløj Roberts for British European Airways.



Typhoon IB MN178 fra No. 609 Squadron på Gilze-Rijen. Flyet er bevæbent med 10 stk 60 lb raketter (i stedet for normalt 8 raketter) for at forøge flyets slagkraft. MN178 blev den 25. februar 1945 skudt ned af tysk luftværnsstyks ved Weeze. Flyets belgiske pilot, F/O J D F Wathieu, slap uskadt fra hændelsen. (IWM)

Følgende piloter fra No. 609 Squadron fløj den 9. marts 1945:

Typhoon IB	SW447	S/Ldr E R A Roberts, DFC	16.35	FTR
Typhoon IB	JP907	P/O JA Mathys	16.35	17.10
Typhoon IB	MN323	P/O C H T Cables	16.35	17.10
Typhoon IB	MN434	Sgt A R A Deschamps	16.35	17.10
Typhoon IB	SW469	F/Lt G J King	16.35	17.10
Typhoon IB	JR294	F/Lt L J Mountjoy	16.35	17.10
Typhoon IB	JR534	P/O A D Scott	16.35	17.10
Typhoon IB	PD449	P/O E L R G Jacquemin	16.35	17.10

Squadron attacked seven or eight barges and two small tugs in mouth of canal leading to Sommeldijk. Many direct hits on barges and tugs, and were left covered by black smoke. All vessels claimed as seriously damaged. Intense and accurate light Flak from Scommeldijk and from Mole at 556488. S/Ldr Roberts failed to return after this operation but was seen to force land and leave his plane safely.

No. 131 Wing

No. 131 (Polske) Wing havde den 7. marts forlagt fra B.60 Grimbergen til B.77 Gilze-Rijen. Enheden bestod af tre eskadriller, emlig No. 302, 308 og 317 Squadron, der alle var udrustet med Spitfire.

No. 131 Wing var under kommando af Group Captain A Gabszewicz, DSO og DFC, med Wing Commander T Sawicz KW & 2 Bar samt DFC, som Wing Commander Flying.

No. 302 Squadron

Grundet dårligt vejr havde No. 302 Squadron ikke været på vingerne siden den 5. marts, men det ændrede sig den 9. marts. Eskadrillen kom i luften med 12 Spitfire XVI fra B.60 Grimbergen for at eskortere lette bombefly, der havde rangerbanegården ved Dorsten som mål. Der var en del luftværnsskydning fra målområdet, som piloterne beskrev som moderat kraftigt. Eskorteflyvningen forløb uden særlige begivenheder og alle fly returnerede fra toget. Senere på dagen forlagde No. 302 Squadrons Spitfires til Gilze-Rijen.

Følgende piloter fra No. 302 Squadron deltog i eskorteflyvningen til Dorsten:

Spitfire XVI	TB250	S/Ldr Z Olszewski	09.15	11.00
Spitfire XVI	TB140	W/O J Palak	09.15	11.00
Spitfire XVI	TB493	P/O T Kosyzyk	09.15	11.00
Spitfire XVI	TB275	F/O K Kastrzebski	09.15	11.00
Spitfire XVI	TB292	W/O F Detka	09.15	11.00
Spitfire XVI	SM393	F/Lt T Zdnitowiecki	09.15	11.00
Spitfire XVI	SM409	F/Lt B Muth	09.15	11.00
Spitfire XVI	TB595	P/O Gretkierewicz	09.15	11.00
Spitfire XVI	TB570	P/O A Mackiewicz	09.15	11.00
Spitfire XVI	TB545	W/O K Benzinski	09.15	11.00
Spitfire XVI	TB569	F/Sgt J Oksiak	09.15	11.00
Spitfire XVI	TB136	F/Sgt L Burchard	09.15	11.00

No. 308 Squadron

No. 308 Squadron havde heller ikke fløjet operativt siden den 6. marts 1945 og den 9. marts deltog eskadrillen i eskorteflyvningen til Dorsten med 12 Spitfire IX LF. Efter eskorteflyvningen forlagde eskadrillens fly fra Grimbergen til Gilze-Rijen.

Følgende piloter deltog i eskorteflyvningen:

Spitfire IX LF	MJ787	F/Lt D Mickiewicz	09.10	11.10
Spitfire IX LF	MK756	P/O M Mermel	09.10	11.10
Spitfire IX LF	MJ954	F/O K Kozak	09.10	11.10
Spitfire IX LF	PV239	F/O E Haeberle	09.10	11.10
Spitfire IX LF	MJ456	F/O T Szlenkier	09.10	11.10
Spitfire IX LF	NH195	Sgt S Toloczko	09.10	11.10
Spitfire IX LF	NJ794	F/Lt E Wardzinski	09.10	11.10
Spitfire IX LF	MJ396	F/Sgt J Glowczewski	09.10	11.10
Spitfire IX LF	MK623	F/O L Swietkowski	09.10	11.10
Spitfire IX LF	MK717	P/O L Kowalski	09.10	11.10
Spitfire IX LF	NH551	F/Sgt J Stanowski	09.10	11.10
Spitfire IX LF	NJ998	P/O H Krakowian	09.10	11.10

No. 317 Squadron

Heller ikke No. 317 Squadron havde nogen operativ flyvning i tidsrummet fra den 6. til 8. marts. Den 8. marts forlagde en del af jordmandskabet i silende regnvejr fra Grimbergen til Gilze-Rijen for at klargøre til modtagelsen af eskadrillens fly den 9. marts efter, at No. 317 Squadron havde gennemført væbnet rekognoscering med 10 fly over område 'X' og 'Y' i den nordøstlige del af Holland. Et fjendtligt motorkøretøj blev angrebet og beskadiget ved Z1504, hvilket vil sige lidt øst for Loenen aan de Vecht. Vejret var for det meste 10/10 skydække, hvilket ikke gav de store muligheder for jordangreb.

Følgende piloter deltog i den væbnede opklaring:

Spitfire XI	'Y'	F/Lt Mroczyk	09.15	10.20
Spitfire XI	'P'	F/Sgt Chrzaszcz	09.15	10.20
Spitfire XI	'T'	F/Sgt Becher	09.10	10.40
Spitfire XI	'K'	W/O Lopuszywski	09.10	10.40
Spitfire XI	'F'	W/O Piesik	09.25	11.15
Spitfire XI	'Z'	Sgt Pretkowki	09.25	11.15
Spitfire XI	'V'	W/O Gajewski	09.30	11.30
Spitfire XI	'X'	W/O Iwanowski	09.30	11.30
Spitfire XI	'B'	F/Lt Hrycak	10.10	11.50
Spitfire XI	'M'	P/O Guziak	10.10	11.50

Lidt senere kom to Spitfires fra No. 317 Squadron på vingerne for at deltage i eskorteflyvningen til Dorsten. Det var meningen, at de to fly skulle slutte sig til en af de andre eskadriller, som havde samme opgave, men efter få minutter flyvning fik den ene Spitfire motorproblemer, hvorefter de to piloter returnerede og landede igen efter kun 15 minutters flyvning.

Spitfire XI	'E'	F/Lt Zmigrodzki	10.20	10.35
Spitfire XI	'U'	F/Sgt Hubert	10.20	10.35

No. 132 (Norwegian) Wing

No. 132 Wing lå den 9. marts 1945 på flyvepladsen B.85 Schijndel med tre eskadriller, nemlig No. 331, 322 og 332 Squadron. No. 132 Squadron var under kommando af oberstløjtnant H Mehre, DSO, DFC, medens oberstløjtnant F Ryg, DFC, var Wing Commander Flying.



Kaptajn Trygve Woxen, der var Flight Commander i No. 331 Squadron. Woxen fløj 201 operative togter under hvilke han nedskød en Bf 109 og beskadigede en Fw 190.

No. 331 Squadron

Norske No. 331 Squadron havde netop fået en nyankommet pilot, nemlig major Nils Ringdal, der var på sin tredje tour. Ringdal skulle overtage kommandoen over No. 331 Squadron og deltog i dagens togt, som var en eskorteflyvning for 48 Mitchell bombemaskiner, der havde til opgave at bombe rangerbanegården i Haltern. Missionen blev gennemført i samarbejde med No. 332 og 322 Squadron.

No. 331 Squadron sendte otte Spitfire IX LF på vingerne, men det var ikke Ringdal, der havde kommandoen over eskadrillen, men i stedet for kaptajn Trygve Woxen, der var en erfaren jagerpilot. Major Ringdal deltog for at lære eskadrillen og de lokale forhold at kende. Det var Ringdals første togt med eskadrillen i denne tour, men ikke første togt imed No. 331 Squadron. Han havde den 2. november fået til delt et DFC for hans deltagelse i 213 operative togter og for at have nedskudt et fjendtligt fly og beskadiget to andre. Han var på dette tidspunkt en del af No. 331 Squadron og netop færdig med hans anden tour.

Følgende piloter fra No. 331 Squadron deltog i eskorteflyvningen til Haltern:

Spitfire XI LF	FN-Q	Major N Ringdal	14.20	16.00
Spitfire XI LF	FN-Z	F/Sgt M I Mortensen	14.20	16.00
Spitfire XI LF	FN-F	2/Lt P O K Lausund	14.20	16.00
Spitfire XI LF	FN-C	Sgt K Jacobsen	14.20	16.00
Spitfire XI LF	FN-M	Capt T Woxen	14.20	16.00
Spitfire XI LF	FN-T	2/Lt T Staaenberg	14.20	16.00
Spitfire XI LF	FN-N	Lieut H Mathiesen	14.20	16.00
Spitfire XI LF	FN-R	2/Lt E Torjusen	14.20	16.00

Area cover to 48 Mitchells bombing Haltern M/Y. 8 Spitfires of 331 (N) Sqdr led by Capt Woxen together with 332 and 322 Sqdr were airborne at 14.25 hrs on this operation. 331 Sqdr providing escort cover. The operation was carried out according to plan without incidents. When the bombers left large fires were observed in the target area. Some flak was experienced, mainly at the bombers and all our aircraft returned safely to base, landing at 15.55 hrs.



Svenskeren Løjtnant Tage Staalenberg var en af de piloter, der deltog i No. 331 Squadrons eskorteflyvning til rangerbanegården i Haltern.

No. 332 Squadron

No. 332 Squadron deltog i ovennævnte eskorteflyvning til Haltern med 10 Spitfires. En af sektionerne angreb tre lokomotiver mellem A7262 og A7463 . Alle tre lokomotiver blev beskadiget og det samme blev flere jernbanevogne. På position A7463 blev der observeret yderligere et lokomotiv med dampen oppe, men dette lokomotiv blev ikke angrebet. Eskadrillechefen, major Bolstad, der havde overtaget eskadrillen i februar 1945, deltog i dagens togt.

Eskorteflyvningen forløb uden problemer og No. 332 Squadrons piloter kunne se rangerområdet i Haltern brænde efter bombningen. Sigbarheden blev rapporteret som god.

Følgende piloter fra No. 332 Squadron deltog i togtet:

Spitfire IX	PL451	Capt C Gran	14.30	15.45
Spitfire IX	PT995	F/Sgt B Sorans	14.30	15.45
Spitfire IX	HK779	Sgt E G Olsen	14.30	15.45
Spitfire IX	NH558	Lt R Kolling	14.30	15.45
Spitfire IX	PT834	Major K Bolstad	14.30	15.45
Spitfire IX	MK268	Lt E Hauge	14.30	15.45
Spitfire IX	PL161	Capt O Aanjesen	14.30	15.45
Spitfire IX	PT993	Sgt A Aarflot	14.30	15.45
Spitfire IX	NH261	Lt T Waarner	14.30	15.45
Spitfire IX	PT723	2/Lt H Rohde	14.30	15.45

No. 322 Squadron

Hollandske No. 322 Squadron deltog også i eskorteflyvningen til Haltern. Eskadrillen afsendte 11 Spitfire XVI, hvoraf de fem vendte om før tid på grund af tekniske vanskeligheder. Eskadrillens nye chef, Squadron Leader B van der Stok, ledede enhedens flyvning. Efter at eskorteflyvningen var afsluttet, benyttede piloterne i No. 322 Squadron lejligheden til at gennemføre et sweep vest for Rhinen, der dog forløb uden angreb.

Følgende piloter fra No. 322 Squadron deltog i eskorteflyvningen:

Spitfire XVI	3W-E	S/Ldr B van der Stok	14.25	16.00
Spitfire XVI	3W-Y	F/O A A Homburg	14.25	15.10
Spitfire XVI	3W-L	F/Lt J B Arts	14.25	15.20
Spitfire XVI	3W-C	W/O J C Roosendaal	14.25	15.35
Spitfire XVI	3W-A	F/Lt W de Wolff	14.25	16.00
Spitfire XVI	3W-J	W/O J Bakker	14.25	14.45
Spitfire XVI	3W-D	F/Sgt M J Janssen	14.25	16.00
Spitfire XVI	3W-G	F/Sgt M A Rackwitz	14.25	16.00
Spitfire XVI	3W-S	F/Lt J W Dekker	14.25	16.00
Spitfire XVI	3W-B	F/O P A Cramerus	14.25	15.25
Spitfire XVI	3W-T	F/Sgt J H Harms	14.25	16.00

The Squadron with 331 and 332 Squadrons provided area cover to Mitchells bombing Marshalling Yards at Haltern which were left burning. The Squadron then swept area West of the Rheine uneventfully.

No. 135 Wing

No 135 Wing lå på B.77 Gilze-Rijen med No. 33 og 222 Squadron, der begge fløj Tempest V. Enheden var under kommando af Group Captain P R Walker, DSO, DFC, med Wing Commander H M Maseon som Wing Commander Flying.

No. 33 Squadron

No. 33 Squadron havde på grund af vejret ikke gennemført operative togter de sidste par dage og den 9. marts så ud til at skulle forløbe på samme måde, men over middag fik eskadrillen ordre til at foretage et sweep til området mellem Quackenbrück og Rheine. Tolv Tempest kom på vingerne klokken 14.25. To reservefly, F/Sgt lightenstein og F/O Stockburn, startede sammen med de ti andre og efter et kort stykke tid returnerede disse som befaleet til Gilze-Rijen. Det varede og ikke længe før Yellow 1, F/Lt Starkey, blev nød til vende om på grund af at understellet ikke kunne hejses på plads. Han landede på Gilze-Rijen i god behold.

Sweepet blev gennemført uden at man mødte nogen tyske fly og man blev ikke udsat for nogen fjendtlig aktivitet bortset fra lidt let luftværnsbeskydning på vejen ud. Ved Haltern kunne eskadrillens piloter se rangerbanegården brænde efter det tidligere bombardement.

Eskadrillens piloter var bredt sammensat med syv forskellige nationaliteter under dagens togt. W/O Jens Ipsen var dansk og stammede fra Sønder Hygum i Jylland. Han blev uddannet på Aarhus Handelsskole, men meldte sig i 1937 til den franske fremmedlegion, hvorfra han deserterede i Syrien for at melde sig i engelsk tjeneste i 1940. Ipsen blev i 1941 uddannet som pilot og kom til No. 56 OTU, hvor han den 6. november samme år havde et alvorligt uheld, da hans Hurricane under lavflyvning ramte et træ ved Low Fein ved Upwell. Ipsen brækkede et ben og tilbragte længere tid på et britisk hospital.



W/O Jens Ipsen

I maj 1942 blev Ipsen forflyttet til No. 118 Squadron, der en uge senere sendte ham videre til No. 234 Squadron. Ipsen fløj sit første operative togt i denne eskadrille den 15. juni 1942. I løbet af de næste måneder fløj Ipsen 60 toger - primært over den Engelske Kanal. I januar 1943 blev det besluttet at overflytte Ipsen til oversøisk tjeneste og den 9. februar 1943 ankom han til No. 126 Squadron på Malta. Her fløj han en lang række toger indtil han i september 1943 var færdig med sin tour og blev tilbage til England.

Den 25. november 1944 havde Jens Ipsen hans første operative flyvning ved No. 33 Squadron og han fortsatte ved No. 33 Squadron indtil den 15. marts 1945, hvor han havde sin sidste flyvning, der var en væbnet rekognoscering til området ved Rheine. Han havde på dette tidspunkt 122 operative togter. Efter krigen kom Ipsen til Marinens Flyvevæsen, hvor han i 1946 blev flyverløjtnant af første grad. I 1950 blev han overflyttet til Flyvevåbnet og blev i 1952 udnævnt til Kaptajnløjtnant. Den 30. november 1955 forlod han flyvevåbnet. Ipsen døde som 98 årig i 2012.

Dagens togt den 9. marts blev ledet af F/Lt Alan William Bower og efter, at han landede klokken 16.00, blev Bower udnævnt til fungerende Squadron Leader samt chef for No. 33 Squadron. Eskadrillens chef, S/Ldr I G S Matthew, DFC, blev samme dag forflyttet til No. 84 GSU.

Følgende piloter fra No. 33 Squadron deltog i dagens sweep:

Tempest V	PR886	F/Lt A W Bower	14.25	16.00
Tempest V	PR720	F/Sgt J B J Wansink	14.25	16.00
Tempest V	PR764	F/O R R Clarke	14.25	16.00
Tempest V	PR754	F/Sgt J McNee	14.25	16.00
Tempest V	PR671	F/Lt G L Starkey	14.25	14.40
Tempest V	PR783	F/O C D Leeming	14.25	16.00
Tempest V	PR976	F/Lt R J Hetherington	14.25	16.00

Tempest V	PR657	F/Sgt P W C Watton	14.25	16.00
Tempest V	PR866	Lt E D Thompson	14.25	16.00
Tempest V	PR940	F/O J Linzel	14.25	16.00
Tempest V	PR731	F/O R A McPhie	14.25	16.05
Tempest V	PR971	W/O J Ipsen	14.25	16.00
Tempest V	PR770	F/Sgt C A Lightenstein	14.25	15.20
Tempest V	PR775	F/O R C Stockburn	14.25	15.00

No. 222 Squadron

No. 222 Squadron havde ikke fløjet operativt de sidste tre dage, men den 9. marts kom de i luften klokken 14.20 for at flyve et Sweep over området mellem Bramsche og Haltern. F/O J D Thorogood afbrød på grund af problemer med den ene droptank flyvningen kort efter start og returnerede til Gilze-Rijen.

Eskadrillen var under ledelse af eskadrillechefen, S/Ldr E B Lyons. Der var 4 til 9/10 skydække i 5.000 fods højde med tynde lag i forskellige højder ovenover dette. Piloterne fra No. 222 Squadron kunne se bombningen af Haltern, men der var ingen tyske jagere i luften og eskadrillen returnerede til B.77 Gilze-Rijen. Ved hjemkomsten blev F/Lt R P Dashwood nød til at foretage en mavelanding, da hans motor satte ud medens han befandt sig over flyvepladsen. Mavelandingen forløb godt og Dashwood kom ikke noget til.

Følgende piloter fra No. 222 Squadron deltog i dagens togt:

Tempest V	NV674	S/Ldr E B Lyons	14.15	15.45
Tempest V	NV756	F/O H E Turney	14.15	15.45
Tempest V	NV672	W/O G S Catford	14.15	15.45
Tempest V	NV788	F/O J D Thorogood	14.15	14.35
Tempest V	NV698	F/Lt R P Dashwood	14.15	15.45
Tempest V	EJ877	F/Lt G F J Jongbloed	14.15	15.45
Tempest V	EJ871	F/O R A Carson	14.15	15.45
Tempest V	NV774	F/O D G C McClelland	14.15	15.45

No. 145 Wing

No. 145 Wing flyttede officielt til B.85 Schijndel den 6. februar 1945, men enhedens Spitfire eskadriller var først på plads nogle dage senere. No. 145 Wing var under kommando af Group Captain T L B Guinness OBE med Wing commander R W Sampson, DFC & Bar, som Wing Commander Flying.

No. 145 Wing havde No. 74, 340 og 345 Squadron på B.85 Schijndel, men enheden bestod af yderligere en eskadrille, nemlig No. 341 Squadron, men denne var midlertidig forlagt til Turnhouse i England for genopfriskning og var først tilbage den 15. marts.



Spitfire XVI fra No. 75 Squadron, som begyndte at tilgå eskadrillen i løbet af marts 1945.

No. 74 Squadron

No. 74 Squadron på B.85 Schijndel havde den 5. marts forlagt med 14 fly til A.68 Juvincourt for den efterfølgende dag at eskortere Winston Churchills C-54 til Northolt. Efter at have spist frokost i England satte No. 74 Squadron kursen mod B.85 Schijndel, men under returflyvningen blev vejret dårligere og da man nåede området ved Brussels var der 8/10 skydække i ned til 300 fod, hvorfor man landede på B.60 Grimbergen.

Den 6. marts påbegyndte også konverteringen af eskadrillens Spitfires, hvor man modtog tre XVI i stedet for eskadrillens normale Spitfire IX.

Grundet vejret forblev No. 74 Squadron på Grimbergen indtil om morgenen den 9. marts, hvor man fløj tilbage til Schijndel. Under returflyvningen styrtede F/O J S Bennett ned ved Diest. Flyet, Spitfire PT999, brød ved styrtet i brand og blev helt udrændt. Bennett overlevede styrtet og blev indlagt på et hospital i Brussels med kun mindre kvæstelser.

I løbet af eftermiddagen fløj No. 74 Squadron en række væbnede rekognosceringer øst for Rhinen uden at det kom til kamp med tyske styrker. Følgende piloter deltog i disse flyvninger:

Spitfire IX LF	PV180	F/Lt C M Davis	13.15	14.15
Spitfire IX LF	NH531	P/O R W Shirkie	13.15	14.15
Spitfire IX LF	RK906	F/Lt L S Frost	13.40	14.40
Spitfire IX LF	MK288	P/O D L Johnston	13.40	14.40
Spitfire IX LF	NH531	P/O K Butler	16.15	17.15
Spitfire IX LF	PV189	F/Lt P A Morgan	16.15	17.15
Spitfire IX LF	PV147	Lt J R H Tooke	16.45	17.55
Spitfire IX LF	MK288	F/O C Horn	16.45	17.55
Spitfire IX LF	PT399	P/O L G Turner	17.20	18.15
Spitfire IX LF	RR200	P/O J Daizell	17.20	18.00
Spitfire IX LF	PT937	F/O A R Griffin	17.30	18.05
Spitfire XVI LF	TB353	W/O H M Eyre	17.30	18.05

No. 340 Squadron

No. 340 Squadron var en fransk eskadrille, der af franskmændene havde betegnelsen Groupe de Chasse IV/ Ile de France. Eskadrillen havde tidligere fløjet Spitfire IX, men disse blev udskiftet til Spitfire XVI LF, da No. 340 Squadron ankom til Schijndel den 8. februar 1945.

Chef for No. 340 Squadron var Capitaine Olivier Massart, der havde overtaget ledelsen i november 1944.

Massart kom til England i 1940 og blev omskølet til Hurricane i 1941, hvorefter han fløj ved No. 253 og 129 Squadron. Massart fløj 283 operative sorties, under hvilke han fik tilkendt to nedskydninger og selv blev skudt ned af en Bf 109 ved Bocholt den 13. marts 1945. Massart overlevede nedskydningen og tilbragte en kort tid i krigsfangelejren Stalag Luft ved Barth. Efter krigen fortsatte Massart i de franske styrker og var blandet andet militærattache i Tel Aviv i 1962, før han i 1965 blev chef for den franske lufthavn i Djibouti i det østlige Afrika. Massart døde i Djibouti den 9. maj 1968.



*Capitaine Olivier Massart
fra No. 340 Squadron.*

I løbet af morgentimerne den 9. marts 1945 fløj No. 340 Squadron en række væbnede rekognosceringer samt en vejrrekognoscering. Under sidstnævnte mission så de to deltagende piloter to V-2 blive affyret klokken 08.50 i nærheden af den hollandske by Zwolle.

Følgende piloter fra No. 340 Squadron fløj den 9. marts 1945:

Spitfire XVI	TB388	Lt Larminat	08.30	09.50
Spitfire XVI	TB342	Lt Tatraux	08.30	09.50

Pink Section Weather Recce in area V as far as Amersfoort, The Hauge and Zwolle. Generally there was 10/10 cloud 3/4999 ft, with good visibility above a ground mist below. Two V-2's trails seen.

Spitfire XVI	TB287	Lt Martin-Prud'homme	10.50	11.00
Spitfire XVI	TB597	Lt Daussac	10.50	11.00

Blue Section Armed Recce in area V. The mission was abandoned however when our A/C had to return with R/T trouble.

Spitfire XVI	TB305	Sgt/C DeReynal	12.30	13.15
Spitfire XVI	TB335	Sgt/C Graillot	12.30	13.15
		Red Section 10+ MET were seen going East on roads radiating from Wesel. Low cloud and intense accurate light flak (accurate) prevented an attack.		
Spitfire XVI	TB496	Cpt Osmanville	12.45	14.10
Spitfire XVI	TB502	Lt Fuchs	12.45	14.10
		Blue Section No movement was seen on the roads S and SE of Deventer, but Cpt. Osmanville and Lt Fuchs damaged 3 Staff Cars at V.1110 (<i>ved Holten</i>). Weather was 4/10 - 5/10 at 5.000 ft.		
Spitfire XVI	TB591	Lt Lepage	15.15	16.10
Spitfire XVI	SM212	Sgt/C Guichard	15.15	15.40
		Yellow Section 1 Staff car damaged at A2305 (<i>øst for Krefeld</i>) by Lt Lepage. Intense accurate light flak was met here and the A/C of Sgt Guichard was hit. He crash landed at base without controls and both wings came off. the A/C was Cat 'E' but the Pilot was uninjured.		
Spitfire XVI	TB287	Lt Prud'homme	15.50	16.55
Spitfire XVI	TB597	Lt Daussac	15.50	16.55
		Red Section No movement seen. Weather 6/10 at 2.000 ft. Vis 10 miles. this later deteriorated causing the cessation of flying again.		

No. 345 Squadron

No. 345 Squadron var ligeledes en fransk eskadrille, der også bar det franske navn Grupe de Chasse II/2 Berry. Eskadrillen var under kommando af Cdt Gaston Marie Francois Guizard og var udrustet med Spitfire IX, der først blev udskiftet til Spitfire XVI i april 1945. No. 345 Squadron var ankommet til flyvepladsen Schijndel den 8. februar og forlod igen pladsen den 16. marts for at forlægge til Fairwood Common APC for genoptræning og omskiling. Eskadrillen var tilbage på Schijndel den 2. april.

Den 9. marts 1945 fløj No. 345 Squadron om morgenen en vejrreccé til området mellem Arnhem og Appeldoorn. Senere blev fire sektioner af to fly afsendt for at flyve væbnet opklaring mellem Arnhem - Zutphen - Guenlo - Dorsten - Wesel samt mellem Arnhem og Deventer. Under disse flyvninger gjorde piloterne krav på at have beskadiget en tankvogn sydøst for Zutphen samt fem lastbiler sydøst for Bocholt.



Cdt Gaston Marie Francois Guizard, der var chef for No. 345 Squadron

Følgende piloter deltog i dagens missioner:

Spitfire XI	PT844	Lieut Robveille	07.15	08.30
Spitfire XI	PT912	S/Lt Cartier	07.15	08.35
Spitfire XI	ML407	Comdt Guizard	09.50	10.40
Spitfire XI	PL153	Capt Lemaire	09.50	10.40
Spitfire XI	PT945	Asp Comtrot	10.20	11.05
Spitfire XI	PL210	S/Chef Dromatakis	10.20	11.05
Spitfire XI	PL133	Lieut Hermod	14.15	15.25
Spitfire XI	PV185	Lieut Celly	14.15	15.25
Spitfire XI	MK569	Lieut Carpentier	14.50	16.10
Spitfire XI	PT991	Capt Gilbert	14.50	16.10

No. 146 Wing

No. 146 Wing på B.89 Mill var under kommando af Group Captain J C Wells, DFC & 2 Bar med Wing Commander J H Deall, DSO, DFC som Wing Commander Flying. Enheden var ankommet til Mill den 14. februar og lå på pladsen indtil den 17. april.

No. 146 Wing havde bestået af fem Typhoon IB eskadriller, men den 5. marts blev No. 257 Squadron nedlagt

No. 193 Squadron

No. 193 Squadron fløj tre missioner den 9. marts 1945. Den første var en Interdiction mission til en jernbanebro over floden Raalte med 11 fly fra 'A-Flight' under ledelse af eskadrillechefen, Squadron Leader Charles Derek Erasmus, DFC.

Erasmus stammede fra Salisbury i Rhodesia og meldte sig til RAFVR i juni 1941. Efter endt pilotuddannelse blev han sendt til England for at indgå i No. 266 Squadron fra januar 1943. Han var på dette tidspunkt Sgt. I januar 1944 blev han forfremmet direkte fra F/Sgt til Flying Officer. Den 2. marts 1944 havde Erasmus et uheld under et lavangreb, hvor han ramte et træ, men selv om hans fly var alvorligt beskadiget, lykkedes det for Erasmus at bringe hans Typhoon tilbage til England. For dette og flere andre hændelser fik Erasmus tildelt et DFC i september 1944. I november 1944 overtog Erasmus kommandoen over No. 193 Squadron, hvor han hurtigt blev en populær chef.



No. 193 Squadron i februar 1945. Forreste række fra venstre: P/O J Fishwick, ukendt, P/O R Van Cuylenburgh, F/Lt J Simpson, S/Ldr C D Erasmus (med handsker i højre hånd), F/Lt F C Cryderman, F/Lt G E Cassie, F/O W M J Bulleid, P/O E Richardson, W/O J A Merryshow, På vingerne fra venstre: W/O N D Samuels, ukendt, W/O A G Randall, W/O J O Waldron, ukendt, W/O S F G Walker, F/O A C Smith, F/Sgt K R Goodhew, ukendt og F/Sgt O L Pratt. (John Simpson)

Under angrebet på jernbanebroen over Raalte gik Erasmus lavt ned for at gennemføre sit angreb sammen med W/O Merryshow. Pludselig dykkede Erasmus og hans fly ramte jorden umiddelbart efter at han havde kastet sine bomber. De andre piloter kunne ikke se nogen luftværns skydning i området og stillede sig uforstående overfor hændelsen. Det er sandsynligt, at Erasmus Typhoon RB381 er blevet ramt af sprængstykker fra en af bomberne. S/Ldr Erasmus blev øjeblikkeligt dræbt ved nedstyrtningen og ligger begravet på kirtegården i Raalte. Han blev 22 år gammel.

Følgende piloter deltog i angrebet på jernbanebroen ved Raalte:

Typhoon IB	S/Ldr C D Erasmus	11.00	FTR
Typhoon IB	W/O J A Merryshow	11.00	1150
Typhoon IB	F/O B Lenson	11.00	1150

Typhoon IB	W/O K R Godhew	11.00	1150
Typhoon IB	P/O J Fishwick	11.00	11.45
Typhoon IB	F/O R Van Cuylenburg	11.00	1150
Typhoon IB	F/Lt J G Simpson	11.00	1150
Typhoon IB	F/Sgt O I Pratt	11.00	1150
Typhoon IB	W/O N D Samuels	11.00	1150
Typhoon IB	W/O W L Wheeler	11.00	1150
Typhoon IB	F/O C E Hall	11.00	1150

Low level on bridge which our CO led. Unfortunately S/L Erasmus went straight in, north of the target. 12 x 500 lbs dropped low level and 2 aircraft dive bombed with 4 x 500 lbs. W/O Godhew came back, just after setting course, with severe engine trouble but made base alright. F/O Lenson and F/O Hall also.

Dagens anden mission startede klokken 14.30, da to Typhoon IB gik på vingerne for at gennemføre en foto recce til Raalte med P/O Hurst som recce pilot og P/O Fishwick som eskorte. Der var ingen luftværnsskydning i målområdet.

Typhoon IB	P/O W Hurst	14.30	15.40
Typhoon IB	P/O J Fishwick	14.30	15.40

Dagens tredje mission startede klokken 15.20, da ni Typhoons kom på vingerne for at flyve en Interdiction mission til området øst for Zutphen.

Typhoon IB	F/Lt J Harrison	15.20	16.35
Typhoon IB	P/O E Richardson	15.20	16.35
Typhoon IB	F/O C E Hall	15.20	16.35
Typhoon IB	W/O J O Waldron	15.20	16.05
Typhoon IB	F/O W M J Bulleid	15.20	16.35
Typhoon IB	W/O A G Randall	15.20	16.35
Typhoon IB	F/O A C Smith	15.20	16.35
Typhoon IB	W/O R Chadwick	15.20	16.35
Typhoon IB	W/O J A Marryshow	15.20	16.00

Squadron on interdiction east of Zutphen. Nearly 8/10ths cloud so F/Lt Harrison found a gap in the clouds and bombed line. 14 x 500 lbs dropped and loco seen on line being well strafed and destroyed. One D/H on line. No flak. W/O Waldron returned owing to engine trouble.



Typhoon med bombelast taxier gennem oversvømmet 'forklæde' på tidligere tysk flyveplads. Jordmanden på vingen dirigerer piloten, da denne ikke kan se lige frem under bevægelser på jorden.

No. 197 Squadron

Om formiddagen den 9. marts 1945 var vejret over B.89 Mill tilstrækkeligt godt til at man kunne flyve to angreb mod jernbanelinier. Den første mission blev ledet af eskadrillechefen, S/Ldr K J Harding, DFC, og togtet gik til området ved Almelo. Eskadrillen bombede jernbanelinien øst for Meppen og to direkte træffere afbrød jernbanetrafikken. På sidesporene ved Meppen så piloterne over 20 jernbanevogne, som dog ikke blev angrebet. Der var lidt let flak fra målområdet, men ingen fly blev ramt.

Følgende piloter deltog i dette togt:

Typhoon IB	RB336	F/Lt E Jolleys, DFC	10.40	11.50
Typhoon IB	RB121	F/O K K Welsh	10.40	11.50
Typhoon IB	RB228	F/Lt G R Gibbings	10.40	11.50
Typhoon IB	MP188	F/Sgt R B Farmilce	10.40	11.50
Typhoon IB	RB474	S/Ldr K J Harding, DFC	10.40	11.50
Typhoon IB	MP119	W/O L K Brockes	10.40	11.50
Typhoon IB	PD468	P/O D G Lovell	10.40	11.50
Typhoon IB	RB316	F/O M E Jones	10.40	11.50
Typhoon IB	RB225	P/O D E Matthews	10.40	11.50
Typhoon IB	RB230	F/O F W O'Brien	10.40	11.50
Typhoon IB	PD502	F/Lt T Clift	10.40	11.50
Typhoon IB	PD620	F/O A R de Bie	10.40	11.50

Dagens næste togt var rettet mod jernbanelinien mellem Hengeld og Oldenzaal, og denne mission blev ledet af F/O J C Rook. F/O Matthews returnerede kort efter start på grund af en defekt radio. De øvrige fly fortsatte og bombede jernbanen øst for Hasselo (V.4010). Der blev scoret to direkte træffere på jernbanen plus yderligere en træffer omkring 50 meter fra de to andre. Piloterne kunne se at jernbanesporet var ødelagt. Derudover blev der scoret flere bombenedslap tæt ved sporet.

Der var let flak fra Oldenzaal samt seks salver fra tungt luftværnsskyts ved Wesel. Ingen af flyene blev dog ramt. Vejret besværliggjorde missionen, idet der var 8/10 skydække med base i 4.000 fods højde.

Følgende besætninger deltog i togtet:

Typhoon IB	RB474	P/O D E Matthews	14.40	14.55
Typhoon IB	PD534	W/O J G Bellamy	14.40	15.40
Typhoon IB	RB251	F/Lt S J Khin	14.40	15.40
Typhoon IB	PD507	F/O M E Jones	14.40	15.40
Typhoon IB	RB316	F/O J C Rook	14.40	15.40
Typhoon IB	RB230	P/O A Shannon	14.40	15.40
Typhoon IB	MP119	P/O D M Smith	14.40	15.40
Typhoon IB	RB336	F/Sgt J W Howell	14.40	15.40

I løbet af dagen begyndte skyerne at tårne sig op ved Mill og det endte med et helt tæt skydække. Group Captain Denys Edgar Gillam, DSO, DFC, AFC og australieren F/Sgt J W Howell forsøgte at flyve et togt, men var nødt til at afbryde på grund af skydækket.

Typhoon IB	RB228	G/C D E Gillam DSO, DFC	16.40	17.25
Typhoon IB	MP119	F/Sgt J W Howell	16.40	17.25



*Group Captain Denys
Edgar Gillam, HQ 84
Group*

Group Captain Gillam blev født i november 1915 og fik et privat pilotcertificat i september 1934. Han kom i RAF i februar 1935 og blev efter endt flyveuddannelse sendt til No. 29 Squadron på RAF North Weald den 6. marts 1936. Gillam kom i september 1939 til No. 616 Squadron og deltog i luftkampene over Dunkirk, hvor han beskadigede en Ju 88. Under Slaget om England beskadigede og nedskød han flere tyske maskiner. Gillam blev skudt ned af en Bf 110 den 1. september 1940. Gillam sprang ud med faldskærm, men hans Spitfire X4181 blev totalt ødelagt ved mødet med jorden ved Frook Farm.

En uge senere blev Gillam sendt til polske No. 306 Squadron, hvor han fungerede som Flight Commander. I foråret 1941 havde han en kort pause med administrative opgaver, før han i juli blev chef for No. 615 Squadron. Gillam blev ud for Dunkirk skudt ned for anden gang den 23. november 1941. Han var såret i begge ben samt en arm, men det lykkedes ham at komme op i hans gummibåd medens Spitfires fra hans enhed circled ovenover ham og holdt vagt indtil en ASR båd kunne hente ham.

I januar 1942 blev han sendt til USA på en propagandatur og ved hjemkomsten i marts blev Gillam sat til at opbygge den første Typhoon Wing. I 1943 var Gillam beskæftiget med at uddanne sig til en højere post i RAF og i 1944 blev han chef for No. 146 Wing, som han førte indtil februar 1945. Medens han var chef for No. 146 Wing fortsatte han med at flyve operativt og da han i februar 1945 blev forsat til HQ 84 Group som Group Captain Ops var han ikke helt holdt op med at flyve operativt. Gillam nedskød 7 tyske maskiner i løbet af krigen, delte yderligere en nedskydning, havde tre mulige nedskydninger og beskadigede yderligere 6 tyske fly. Efter krigen gik Gillam ind i familiens tekstilfirma, der fremstillede tæpper. Gillam døde i september 1991.



Typhoons fra No. 146 Wing i færd med at beskyde tysk støttepunkt ved Kalkar i marts 1945. (IWM)

No. 263 Squadron

No. 263 Squadron kom på grund af vejret slet ikke i luften for at flyve operative togter fra den 6. til 12. marts og anvendte i stedet for tiden til at vedligeholde deres fly og en enkelt dag at flyve lidt øvelsesflyvning.

No. 266 Squadron

No. 266 Squadron fløj ingen operative togter den 8. marts, men den 9. marts gennemførte 'A' Flight et tog mod jernbanemål med 11 Typhoons efterfulgt af 8 fly fra 'B' Flight, der havde til opgave at angribe jernbanemål i Holland. 'A' Flight bombede jernbanelinien øst for Zwolle og havde held til at afbryde forbindelsen. 'B' Flight bombede jernbanelinien samt rangerbanegården i Varelveld. Selv om missionerne var tilskrevet de to flights, så var flere af piloterne gengangere.

Følgende piloter fra 'A' Flight deltog i dagens flyvning:

Typhoon IB	SW458	S/Ldr Sheward	11.10	12.15
Typhoon IB	RB219	F/Sgt Sheeler	11.10	12.15
Typhoon IB	RB267	W/O Phillips	11.10	12.15
Typhoon IB	RB423	F/Lt Hughes	11.10	12.15
Typhoon IB	MN554	P/O Luhnenschloss	11.10	12.15
Typhoon IB	PD473	P/O Donne	11.10	12.15
Typhoon IB	MN518	F/Lt Miller	11.10	12.15
Typhoon IB	RB224	P/O Dodd	11.10	12.15
Typhoon IB	PD521	F/O McAdam	11.10	12.15
Typhoon IB	SW465	F/O Gray	11.10	12.15
Typhoon IB	SW477	F/Sgt Anton	11.10	12.15

Følgende piloter fra 'B' Flight deltog i dagens anden flyvning:

Typhoon IB	SW465	S/Ldr Sheward	15.30	16.40
Typhoon IB	RB219	F/Lt Miller	15.30	16.40
Typhoon IB	RB451	P/O Knoesen	15.30	16.40
Typhoon IB	PD521	P/O Henderson	15.30	16.40
Typhoon IB	RB423	F/Lt Borland	15.30	16.40
Typhoon IB	RB224	W/O Haworth	15.30	16.40
Typhoon IB	SW458	F/Sgt Culligan	15.30	16.40
Typhoon IB	SW447	F/Sgt Anton	15.30	16.40



Jordpersonel fra No. 3208 Servicing Commando i færd med at blæse varm luft ind i en Napier Sabre motor på en Typhoon IB i vinteren/foråret 1945. Napier Sabre motorerne krævede masser af vedligeholdelse og var notorisk ustabile i dårligt vejr.