



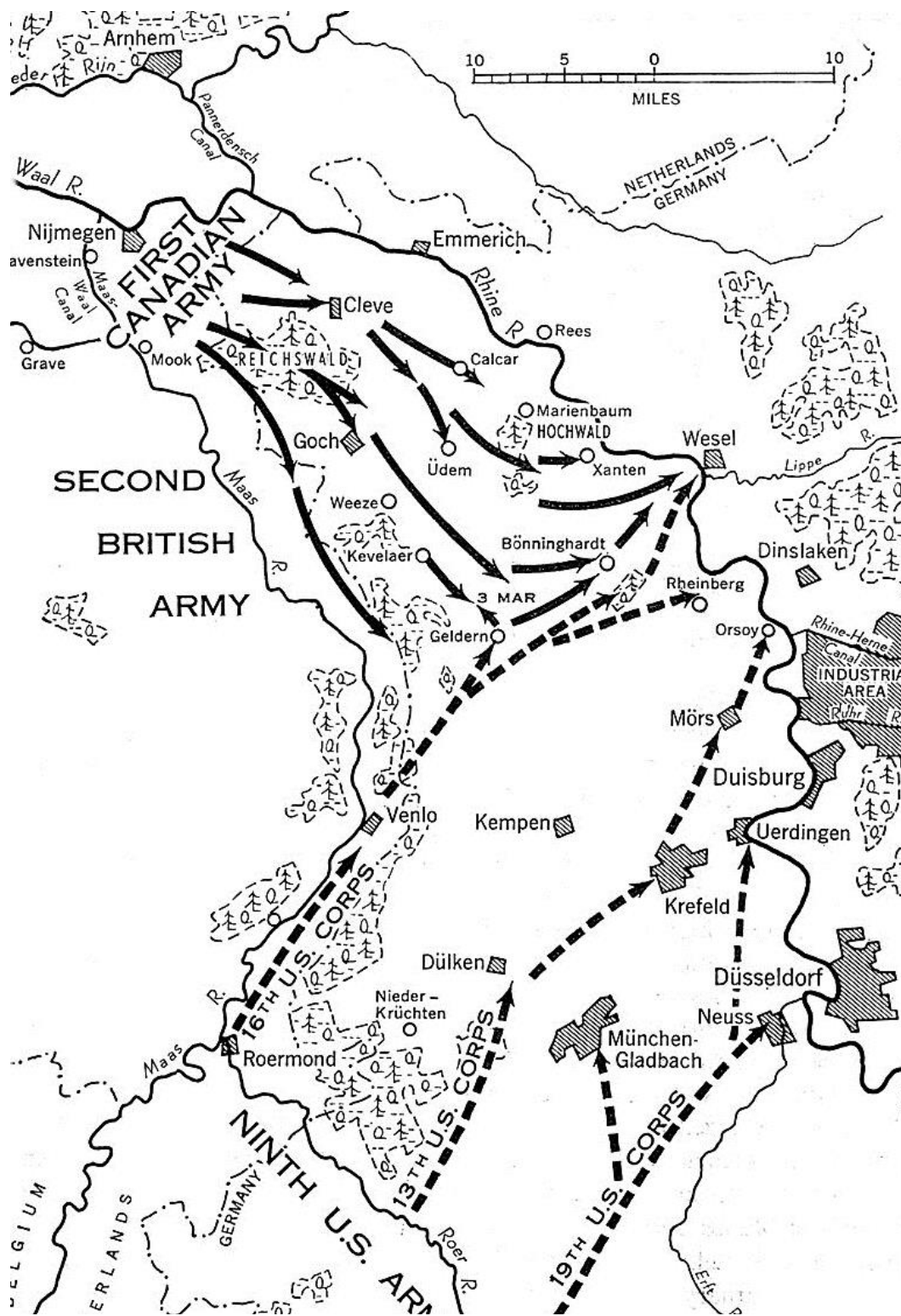
Britiske kampvogne af typerne Valentine Mk. XI og Churchill i Goch den 21. februar 1945. Selv om byen var indtaget, forestod der hårde kampe for 53rd (Welsh) Division og 15th (Scottish) Division, da de tre dage senere skulle rykke videre sydpå fra Goch. Den tyske 6. Fallschirmdivision viste sig at være hårde modstandere og de britiske tropper havde hårdt brug for al den ildstøtte, som de kunne få under den videre fremrykning. (IWM)

2 TAF i dagtimerne den 1. marts 1945

No. 16 Squadron var den eneste enhed fra No. 34 (PR) Wing på Melsbroek, der opererede i løbet af dagtimerne den 1. marts. De to øvrige eskadriller (No. 69 og 140 Squadron) blev først aktive i løbet af aftenen. No. 16 Squadron gennemførte kun fire operative togter, hvoraf de tre blev afbrudt på grund af skydække.

F/Lt J Weeler kom klokken 09.40 i luften i Spitfire XI PM123 for at flyve en fotorekognosceringsflyvning til viadukten ved Altenbeken, Dortmund-Ems kanalen samt flyvepladsen Buckeburg. Weelers rapport lyder:

Airborne 09.40 hours and set course Münster. Base clear of cloud, but 4/10ths stratus to N and 10/10ths St with 7/10ths AS at 20.000' to S. Over 10/10ths stratus at Neerpelt with patches of AS. Non-persistent trails reached at 28.000' so flew below trails at 27.000'. At DR Munster could see no sign of any breaks so set course Paderborn. Stratus cloud broke with definite EW edge about 20 miles south of Paderborn, and there were small breaks 30 miles to east. Flew south and pinpointed a lake and set estimated course for target 4 minutes away. A layer of AS covered area so dived through it to try and find breaks in status below. Came out of cloud at 11.000' and saw a break to SE, flew there and pinpointed railway junction N of Warburg, no other breaks to N or West so climbed up to 27.000' again on southerly course and flew to lake S Sachenhause. Waited around there for about 10 mins and set course for target again. As layer had broken up to about 4/10ths but here were no breaks in St. layer nearer than 20 miles E of target, called base and said I was returning. Cloud tops 11.000' over base, descended on QGH to break cloud 500' and through very turbulent patches. Over base 11.50 hours, could not open hood and undercarriage jammed, but freed it and used emergency as no green lights. Landed 12.05 hours with hood closed and could not open it on ground till I tried to jettison it. Two V.2 trails sighted - DR Munster bearing 200° at 50 miles at 10.11 and at 10.18 DR Paderborn bearing 210° at 40 miles. No other incidents.



Kortskitse, der viser First Canadian Army og Second British Army's fremrykning sydpå fra Goch og Kleve i slutningen af februar og begyndelsen af marts 1945, hvor det næste mål var Wesel ved Rhinen. For at komme til Wesel var det nødvendigt at indtage Xanten omkring 11 kilometer vest for Wesel. Xanten var dog ikke det første mål. De tre byer Weeze, Kevelaer og Geldern var omdannede til veritable fæstninger og skulle først nedkæmpes ligesom man skulle gennembryde de tyske forsvarslinier i Hochwald skoven. Den tyske modstand blev leveret af Kampfgruppe Hauser, 116. Panzerdivision samt 8. Fallschirmdivision, der alle tre var førsteklases enheder. I løbet af de næste mange sider vil vi kigge nærmere på 2 TAFs angreb på de tyske forsvarslinier i dette område samt støttepunkter i det tyske bagland, der var vitale for fremførelse af forsyninger.

I løbet af eftermiddagen kom yderligere tre Spitfires fra No. 16 Squadron på vingerne for at flyve fotorekognoscering:

Spitfire XI	PL895	F/O W F Barker	13.50	15.00	S.36". 22.000'. Defence Line - Deventer - Groningen. Set course climbing through cloud to 10.000'. Cold front ended 10 miles S of Deventer. Remaining cloud 7/10 - 8/10ths. After met recce N of Deventer tried unsuccessfully to contact base. flew S and reported weather to base.
Spitfire XI	PL994	W/O E Chalk	15.30	16.50	S.36". 25.000'. Deventer Area. Set course Deventer, climbed through cloud to 9.000'. Climbed to 25.000', found area covered in 7/10 to 8/10ths cloud. Unable to obtain photos. Returned to base via Ostende as VHF would not receive. Landed without incident 16.50 hours.
Spitfire XI	PM125	F/Lt H K Snell	15.15	17.00	S.20". 17/23.000'. Airfields - Hilversum - Apeldoorn. Cross-bow sites - Hengelo - Deventer. Airborne 15.15 hours and set course through 9.000' of cloud. Before crossing the lines North of Antwerp this cloud broke up into nil/3/10ths near the coast and 6/8/10ths St.Cu. 15-20 miles inland. Photographed Hilversum airfield from 23.000' but was unable to get other targets except for one small run at Goor. This I took through a small gap in cloud and from a height of 17.000'. Returned to base and pancaked 17.00 hours. No incidents.



Billedet ligner en situation fra første verdenskrig, men viser et Vickers maskingevær fra Middlesex Regiment, 15th Scottish Division, ved Goch. Kampene var ualmindelig hårde og de allierede styrker var bange for, at kampene skulle udvikle sig til stillingskrig i lighed med første verdenskrig. For at aflaste styrkerne ved fronten indsattes 2 TAF mod tyske forsyningsveje bag ved fronten i et forsøg på at bryde den tyske modstand. (IWM)

No. 400 Squadron sendte to Spitfires på vingerne for at flyve fotorekognoscering til henholdsvis Rees (F/O Remy) og Hannover (F/Lt Stephens), men ingen af piloterne var i stand til at tage billeder på grund af skydække.

Spitfire XI	PL799	F/O G A Remy	06.45	09.20
Spitfire XI	PM142	F/Lt J A Stephens	10.05	12.10

No. 414 Squadron var lidt mere aktive med 14 sortier, hvoraf dog de fire blev afbrudt på grund af vejret (eskadrilledagbog næsten ulæselig):

Spitfire IX	MJ966	F/Lt W Sawers	07.40	08.30
Spitfire IX	MJ780	F/O F Watson	07.40	08.30

Geldern Rd & River from R8335 Venlo R9109 covered. 10/10 3900'. Vis 5 miles.

Spitfire IX	MK667	S/Ldr G Wonnacott	07.35	08.30
Spitfire IX	MK163	F/O E K Farmer	07.35	08.30

Deventer. Abortive due to weather.

Spitfire IX	MK183	F/Lt J E Donovan	07.35	09.00
Spitfire IX	MK716	F/Lt J C Davidson	07.35	09.00

Bocholt. A0751 8 MET fag E A0852 to A0957 5 scattered MET from N A0958 200 OAC Tacs on sidings. 10/10 3-5000. Vis 8 miles.

Spitfire IX	MK689	F/Lt M J McRee	07.50	08.45
Spitfire IX	MK811	F/Lt K F Lawson	07.50	08.45
		Neuss. Abortive due to weather.		
Spitfire IX	MJ871	F/Lt L T Banner	17.25	18.25
Spitfire IX	MJ780	F/O F R Loveless	17.25	18.25
		Venlo - Goch - Geldern. Patches of cloud made obs difficult. A04397 xxx with 15 xxxs parked. A015126 1 MET NE A083165 15+ MET half parked SE E9337 fires burning. 4/10-6/10, vis 8 miles.		
Spitfire IX	MJ746	S/Ldr G Wonnacott	17.25	18.20
Spitfire IX	MK283	F/O W A Glaister	17.25	18.20
		Neuss - Krefeld. Light flak A1208 - A2205. Hwy flak area F8533. Area A0806 - 2508 Riv. F3292 A0600 A0806 cov'd. Krefeld M/Y A190038 3 engs 800		
Spitfire IX	MK667	F/Lt D L Hall	17.25	18.20
Spitfire IX	MK689	F/O L Belinsoff	17.25	18.20
		Elden - Deventen. Rd E7447-K8015 and Deventer cov'd. Remainder area cov'd by cloud. 7/10, 1500-5000'.		



Det var af afgørende betydning for de allierede at finde de tyske overgangs- og færgesteder langs Rhinen, som de tyske styrker benyttede til at få forsyninger frem over samt føre tropper tilbage over. Tyskerne havde kun få broer til rådighed (som alle hyppigt blev beskudt eller bombet). Mere svært var det at finde frem til tyskernes færgesforbindelser over Rhinen, da færgerne og pionerbådene ofte lå godt skjult i dagtimerne. Billedet er taget ved Frankenthal af et amerikansk rekognosceringsfly fra 9th AF. (Fold3)

No. 430 Squadron fløj 6 Tac/R missioner (12 sorties), hvoraf to af missionerne blev afbrudt før tid på grund af motorvanskeligheder. Bortset fra om morgenen var vejret dårligt hele dagen. Det lykkedes dog for eskadrillen at finde tyskernes overgangssteder over Rhinen, hvor de tyske styrker var i færd med at frigøre deres køretøjer fra de fremrykkende britiske og canadiske styrker. Eskadrillen afsendte følgende fly (med første fly som Tac/R og det næste som Cover):

Spitfire XIV	RM847	F/Lt H F J Clark	08.30	09.20	
Spitfire XIV	RM881	F/O K Price	08.30	09.20	
					Kampen. F.0297 - F.0499 heavy flak. F.0499, F.9811 and A.0008 light flak. 10/10's cloud 3.000'. F.0599 - 1 train, 25+ closed trucks and 2 flats loaded. A.094107 - 6 HDT southeast. Otherwise very quiet.
Spitfire XIV	RM807	F/Lt W M Middleton	08.20	08.50	
Spitfire XIV	RM783	F/O J A Waddell	08.20	08.50	
					Mors. Abortive due to engine trouble.
Spitfire XIV	RM871	F/Lt J K J Hutchinson	08.30	09.30	
Spitfire XIV	RM852	F/Lt N Burden	08.30	09.30	
					Mors. A.1935, A.2425, A.2129 light AA. A.2425 heavy AA. 9/10's cloud 3-4.500'. Considerable MET scattered in area. A.207400 railway cut. A.209350 - A.213320 5 ferries moored east bank. A.280256 - 2 tugs each towing one barge south-east.
Spitfire XIV	RM810	F/Lt K S Duron	16.40	18.10	
Spitfire XIV	RM821	F/O C R MacLean	16.40	18.10	
					Geldern, Mors, Krefeld. A.246063 - 200 MET east over bridge- broadcast. A.237064 - 40 red cross troops. A.243163 Marshalling yard - 400 mixed trucks. A.237175 200 mixed trucks. A.285197 24 barges moored both banks. A.233220 - 30 scattered MET mostly south. A.240266 5 MET south-east. A.190310 50 infantry south. A.162288 20+ ambulances. considerable scattered movements in area, no definite trends.
Spitfire XIV	RM851	S/Ldr J Watts	17.10	17.20	
Spitfire XIV	RM852	F/Lt N Burden	17.10	17.20	
					Amersfoort. Abortie due to engine trouble.
Spitfire XIV	RM807	F/Lt W M Middleton	17.15	18.15	
Spitfire XIV	RM853	F/Lt J L McMecon	17.15	18.15	
					Uden - Wesel - Rees. A.225 - some activity. A.218312 - 10 barges, ferry type. A.132421 - 6 similar barges. A.092472 - 5 similar barges. A.190408 - 1 40 foot boat west at high speed. A.0751 - A.2730 - 60 scattered barges. A.0744 - A.1534 - 15 scattered MET northwest and southeast. A.1534 - 5 ambulances southeast.



Bostons fra No. 88 Squadron. Den 1. marts 1945 angreb fly fra denne eskadrille Xanten for at støtte et canadisk angreb. Da Boston flyene ikke selv havde GH navigationsanlæg, bombede de sammen med Mitchell fly fra No. 226 Squadron, der rådede over dette udstyr. (IVM)

Boston og Mitchells fra No. 2 Group

Af No. 2 Groups fem Wings var kun de to aktive i løbet af dagtimerne den 1. marts 1945. Det drejede sig om No. 137 og 139 Wing, der var udrustet med Boston og Mitchell, medens de øvrige tre wings, der var udrustet med Mosquitoes, først opererede i løbet af aftenen.

No. 137 Wing på B.50 Vitry en Artois gennemførte i løbet af formiddagen den 1. marts en bombemission mod Xanten for at støtte canadiernes angreb i denne sektor. No. 226 Squadron kom på vingerne med 12

Mitchells i tidsrummet mellem klokken 09.00 og 09.15. De blev efterfulgt af 12 Bostons fra No. 88 Squadron, der kom på vingerne i tidsrummet mellem klokken 09.04 og 09.15. De 12 Bostons var under ledelse af F/O E G Connor.

De 12 Mitchells var opdelt i to bokse af seks fly, hvor den første var under ledelse af Wing Commander Harold Francis Wood, medens F/Lt Robert Parsons førte den anden. De to ledere fungerede som stifindere for de resterende fly og bombede Xanten ved hjælp af GH. Hver af de to bokse fra No. 226 Squadron blev efterfulgt af en boks bestående af seks Bostons fra No. 88 Squadron, der ikke var udstyret med GH udstyr.

Angrebet blev gennemført klokken 10.04 og 10.10 fra en højde af 12.500 fod med 144 stk 500 lbs MC sprængbomber, hvoraf halvdelen var forsynet med øjeblikstændsat og den anden halvdel havde .025 sekunds forsinkelse for at kunne trænge ind i målet inden bomben detonerede. På grund af skydække kunne besætningerne ikke se resultatet af deres bombing.

Da besætningerne fra No. 88 og 226 Squadron igen landede mellem klokken 11.11 og 11.22, fandt de ud af, at de var indkaldt til en ny briefing klokken 11.45 for at gennemføre endnu et angreb. På grund af tiltagende dårligt vejr blev missionen dog aflyst og besætningerne havde fri den resterende del af dagen.

No. 226 Squadron

Mitchell III	HD384		W/Cdr H F Wood	09.00	11.05
Mitchell II	FW245		F/Lt G W Rimell	09.00	11.05
Mitchell III	HD362		F/Sgt J Wilcox	09.00	11.05
Mitchell III	HD353		F/O W B Hibbert	09.00	11.05
Mitchell III	HD378		P/O K C Williams	09.00	11.05
Mitchell III	KJ672		F/Sgt J W Bouchier	09.00	11.05
Mitchell II	FW233	'C'	F/Lt R Parsons	09.15	11.15
Mitchell III	HD833		F/O S V Owen	Startede ikke på grund af teknisk fejl	
Mitchell III	KJ559		LT Sjernp	09.15	11.15
Mitchell III	HD357		Lt J L Den Hollander	09.15	11.15
Mitchell III	HD384		F/Sgt E Wallace	09.15	11.15
Mitchell II	FW271		F/Sgt J B Brodie	09.15	11.15
Mitchell III	KJ571		F/O B W Conchie	09.15	11.15

No. 88 Squadron

Boston IV	BZ515	'G'	F/O E G Connor	09.04	11.11
Boston IV	BZ408	'D'	F/O J A Cline	09.05	11.12
Boston IV	BZ407	'A'	W/O J Wilson	09.06	11.15
Boston IV	BZ405	'E'	F/Sgt O C Duffy	09.07	11.14
Boston IIIA	BZ246	'J'	F/O L J Shield	09.08	11.15
Boston IIIA	BZ273	'L'	W/O C A Reynolds	09.09	11.16
Boston IV	BZ428	'S'	F/Lt J A Scott	09.10	11.17
Boston IV	BZ415	'O'	F/Lt J Byron	09.11	11.18
Boston IV	BZ456	'U'	F/O K W Higgins	09.12	11.19
Boston IV	BZ432	'V'	F/O A L Cole	09.13	11.20
Boston IIIA	BZ231	'W'	F/O JA Steele	09.14	11.21
Boston IV	BZ433	'Z'	F/Sgt L A Altschwager	09.15	11.22

Den tredje eskadrille i No. 137 Wing, No. 342 Squadron, deltog i løbet af dagen ikke i operativ flyvning. Om formiddagen gennemførte de øvelsesflyvning, hvor de øvede at flyve i en formation, der lignede et Lorraine kors (eskadrillen havde tilnavnet Lorraine) og om eftermiddagen blev al flyvning aflyst.

No. 139 Wing på B.58 Melsbroek bestod af tre Mitchell eskadriller, der i løbet af formiddagen alle deltog i et angreb på Kevelaer. No. 98 Squadron mente, at de skulle tidligt op for at komme på vingerne fra klokken 08.33. Et fly, Mitchell 'R' havde en utæt brændstoftank og kom ikke i luften, men de øvrige elleve bombede Kevelaer fra en højde af 12-13.000 fod gennem 10/10 skydække i 7.000 fods højde. Bombningen blev gennemført ved hjælp af GH og No. 98 Squadron kastede 88 stk 500 lb sprængbomber uden at blive beskudt af luftværns skyts og uden at blive generet af tyske fly.

Følgende fly fra No. 98 Squadron deltog i togtet mod Kevelaer:

Mitchell II	FW983	'B'	F/O H J Yarwood	08.40	10.55
Mitchell III	KJ578	'C'	P/O P G Pickett	08.40	10.55
Mitchell II	FW215	'L'	F/Sgt P G Clune	08.40	10.55
Mitchell III	KJ627	'Y'	F/Lt J Taplin	08.50	10.55
Mitchell III	HD371	'J'	F/O H S Hall	08.40	10.55
Mitchell III	HD372	'D'	Sgt T S Bennett	08.40	10.55
Mitchell III	KJ590	'T'	P/O T Lawrie	08.45	11.00
Mitchell II	FW229	'R'	W/O K J Salmon	Kom ikke i luften	
Mitchell III	KJ591	'N'	S/Ldr R P Braun	08.45	11.00
Mitchell III	KJ570	'W'	F/Lt J K thompson	08.45	11.05
Mitchell III	KJ576	'P'	F/O C L Minter	08.45	11.00

Mitchell III KJ624 'O' F/O W L Johnson 08.45 11.00

No. 180 Squadron afsendte 13 Mitchells mod Kevelar, hvor de ankom klokken 10.00. Eskadrillens besætninger var blevet nøje instrueret om, at de skulle være særdeles nøjagtige under bombningen, idet egne styrker ikke var ret langt væk - omkring 1.000 yards fra AMP. Ligesom under No. 98 Squadrons angreb var Kevelaer dækket af et 10/10 skydække i 7.000 fods højde, hvorfor bombningen blev udført ved hjælp af GH fra en højde mellem 12-13.000 fod. Alle fly returnerede uden skader til Melsbroek.

No. 180 Squadron afsendte følgende fly:

Mitchell III	HD360	S/Ldr E F Sall	08.35	10.40
Mitchell III	KJ563	F/O R M Kennlard	08.35	10.40
Mitchell II	FW236	F/O R J Carpenter	08.35	10.45
Mitchell III	HD388	F/O M T Crowley	08.35	10.45
Mitchell III	HD379	F/O E L Lee	08.35	10.45
Mitchell II	HD305	P/O R H Chippindale	08.35	10.45
Mitchell III	KJ567	F/Lt D G Goode	08.35	10.55
Mitchell II	FW185	S/Ldr J S Danby	08.35	10.00
Mitchell III	KJ565	P/O W T Anderson	08.35	10.55
Mitchell II	HD307	F/O J B O'Halloran	08.35	11.00
Mitchell II	FW200	P/O J T Caple	08.35	11.00
Mitchell II	HD328	F/O H Wiley	08.35	11.00
Mitchell II	FW214	F/Sgt F J Walsh	08.36	11.05



Mitchell bombefly fra No. 139 Wing på flyvepladsen B.58 Melsbroek i Belgien. Flyene nærmest i billedet kommer fra hollandske No. 320 Squadron. Denne flytype var i stand til at medføre otte stk 500 lb sprængbomber - og var i samarbejde med jordstationer og GH navigaion i stand til at kaste bombelasten gennem et tæt skydække og alligevel ramme målområdet med temmelig stor sandsynlighed. De tyske tropper i baglandet frygtede bombningen gennem tæt skydække, hvor de ikke fik nogen forvarsel om bomberne, der var i stand til pludselig at slå ned mellem dem . (IWM)

Hollandske No. 320 Squadron angreb to forskellige mål i løbet af den 1. marts. Seks fly blev afsendt mod Kevelaer, medens seks andre blev sendt mod Xanten. Kevelaer blev bombet samtidig med de øvrige fly fra No. 98 og 180 Squadron og følgende fly fra No. 320 Squadron deltog:

Mitchell II	FR163	'R'	G. v.d.Wolf	08.40	10.45
Mitchell III	HD358	'J'	J E H Kaisin	08.40	10.45
Mitchell II	FR199	'M'	W L Steyn	08.40	10.45
Mitchell II	FR193	'L'	H G Marriott	08.40	10.45
Mitchell III	HD393	'K'	W v.d.Waal	08.40	10.45

Mitchell II	FR157	'D'	A W V M Hellegers	08.40	10.45
Seks andre Mitchell fra No. 320 Squadron bombede Xanten Communication Centre fra en højde mellem 13-14.000 fod. Ingen af eskadrillens fly led nogen overlast under dagens angreb.					
Mitchell II	FR220	'G'	P M v.d.Wel	08.49	11.04
Mitchell II	FR188	'H'	R Bradbury	08.49	11.04
Mitchell II	FR207	'U'	H Boduwe	08.49	11.04
Mitchell II	FR183	'N'	R Dickson	08.50	11.05
Mitchell III	HD349	'T'	G E M Clemens	08.50	11.05
Mitchell III	KJ596	'E'	J W de Bruyn-Kops	08.50	11.10

No. 83 Group

No. 83 Group, der havde hovedkvarter på flyvepladsen B.78 Eindhoven, rådede over otte wings med tilsammen 31 eskadriller. Det var en yderst slagkraftig taktisk flystyrke, der bestod af følgende:

Wing	Flytype	Stationeret	Chef
No. 39 Wing	Spitfire IB	B.78 Eindhoven	Group Captain G H Sellers
No. 121 Wing	Typhoon IB	B.80 Volkel	Group Captain G Jones
No. 122 Wing	Tempest V	B.80 Volkel	Group Captain P G Jameson
No. 124 Wing	Typhoon IB	B.86 Helmond	Group Captain E R Bitmead
No. 125 Wing	Spitfire XIV	B.78 Eindhoven	Group Captain D Scott-Malden
No. 126 Wing	Spitfire IX	B.88 Heesch	Group Captain G R McGregor
No. 127 Wing	Spitfire XVI	B.56 Evere	Group Captain P S Turner
No. 143 Wing	Typhoon IB	B.78 Eindhoven	Group Captain A D Nesbitt

No. 83 Group var under kommando af Air Vice Marshall Harry Broadhurst, GCB, KBE, DSO & Bar, DFC & Bar, AFC. Broadhurst, som var den yngste Air Vice Marshall i Royal Air Force, var kendt for hans støtte til hæren i form af close air support, hvilket ikke altid var lige populært blandt hans foresatte.



Typhoon IB fra No. 440 Squadron. Typhoon forbindes ofte med raketbevæbning, men flytypen var også i stand til at medføre to 1.000 lb sprængbomber, der var yderst effektive under missioner, hvor man havde til opgave at afbryde jernbaneforbindelserne i den vestlige del af Tyskland. En træffer eller ofte endog kun en nærved træffer var i stand til at ødelægge et tilstrækkeligt stort stykke af jernbanesporet, at der skulle særligt uddannet jernbanepersonale til for at udbedre skaden. (IWM)

Typhoon

No. 83 Group havde tre Typhoon wings med tilsammen elleve eskadriller. Den ene af disse wings var No. 121 Wing på B.80 Volkel, der bestod af No. 174, 175, 184 samt 245 Squadron.

No. 174 Squadron fløj to operationer uden tab. Den første fandt sted om morgenen og var en væbnet rekognoscering til området ved Paderborn med start klokken 08.40.

Red Section

F/Lt R F Sweeting

Lt J W Schlebusch

Lt L F Higgins

W/O K E Love

Blue Section

W/O J R Isherwood

W/O W F Morley

W/O E Eatough

Flyene kom i luften og blev mødt af otte Typhoon fra No. 245 Squadron, der fungerede som eskorte. Styrken fra No. 245 Squadron, der blev ledet af F/Lt Monk, bestod af:

F/Lt R R Monk

W/O A G Langford

F/O G A Glissold

F/O J W C Judge

F/Lt A Leighton-Porter

F/Lt N D MacKertich

P/O R N M Brown

F/Sgt J E Adam

Begge eskadriller steg op til over skyerne før de krydsede frontlinien og satte kursen mod Paderborn, som var totalt dækket af skyer, hvorfor de to eskadriller igen satte kursen hjemover.

Efter omkring 10 minutters returflyvning blev No. 245 Squadron angrebet af en enkelt Bf 109, hvis angreb dog straks blev imødegået af to Typhoons. Luftkampen fandt sted i 8.000 fods højde nordøst for Dulmen (10-15 km vest for Münster over A.7560) og P/O Brown og F/Sgt Adam fra No. 245 Squadron kunne se mange stykker faldt af den fjendtlige maskine, der gik ind i et 80 graders dyk med olie og sort røg strømmende ud fra maskinen, før den forsvandt i skyerne. De to piloter gjorde krav på en formodet nedskydning, idet de ikke så selve nedstyrtningen.

De to piloters combat report lyder:

P/O R M Brown (Canada)

I was flying Blue 3 when I first saw the enemy aircraft at 6 o'clock (behind) flying 1000 feet above in the same direction. He opened fire from 1000 yards and I saw 'tracer' pass over my wings. I broke hard starboard with my No. 2 and saw that enemy aircraft was still firing.

As he closed in to approx 200 yards to 100 yards range, and pulled up steeply exposing his belly, I fired a 2½ second burst, noticing strikes on his nose radiator. Enemy aircraft flicked off, and as I straightened up I saw him going down in a steep inverted dive. Just before he entered cloud I saw black smoke trailing from enemy aircraft.

I claim this e/a as probably destroyed (shared). Cine camera not exposed. Rounds fired: 90 from 4 cannons.

F/Sgt J E Adam

I was flying blue 4 when I first saw enemy aircraft 4 o'clock starboard flying in same direction as myself 2000 feet above. When he was 800 - 1200 yards away he turned port and opened fire. Our section broke starboard. As he closed towards me I got in 2 short bursts head on. Enemy aircraft ceased firing after the first burst. As he passed me his air intake fell off, port covering of engine was off, engine streaming oil on port side and cockpit hood was shattered. Enemy aircraft turned on its back and dived inverted at 80° through cloud below.

I claim this e/a as probably destroyed (shared). Cine camera exposed. rounds fired: 200 from 4 cannons.

På dette tidspunkt var alle raketter og droptanke blevet kastet syd for Münster, da der blev rapporteret om mange fjendtlige fly i området. Det var dog ikke fjendtlige maskiner, der generede Typhoon'erne, men en enlig Spitfire, der klokken 09.20 i en højde af 8.000 fod bagfra på lang afstand affyrede en salve lysspor mod en Typhoon. Flyet fra No. 245 Squadron blev ikke ramt og Spitfiren forsvandt i skyerne i område A.6060. Det kom dog ikke til yderligere luftkamp og alle flyene landede igen på Volkel klokken 09.35 til 09.40.

Sidst på eftermiddagen skulle 14 Typhoons fra No. 174 og 175 Squadron gennemføre en væbnet rekognoscering under ledelse af Squadron Leader D T N Kelly. No. 174 Squadron sendte følgende piloter på vingerne klokken 17.15:

Red Section

S/Ldr D T N Kelly

W/O K D Bodden

F/Lt G I Mallet

Lt W J Schlebusch

Blue Section

P/O F E Wheeler

W/O E Eatough

W/O J R Isherwood

W/O W F Morley

No. 175 Squadron var under ledelse af Squadron Leader R W Campbell og havde til opgave at flyve top cover for No. 174 Squadron. Eskadrillen kom på vingerne klokken 17.10 og bestod af følgende piloter:

S/Ldr R W Campbell
F/O R J H Ansley
W/O P Wyper

F/O G A Worsley
F/Sgt E Edwards
F/Lt H Pears

Kort efter start blev Red 2 fra No. 174 Squadron på grund af motorproblemer nødsaget at returnere sammen med Red 4 til Volkel. Tre fly fra No. 175 Squadron returnerede også, hvorfor S/Ldr Kelly skønnede, at der ikke var nok fly i formationen til at gennemføre missionen, hvorfor man igen returnerede til Volkel, hvor No. 174 Squadron landede klokken 18.05. Typhoon formationen nåede at flyve så langt som til Bocholt, før de returnerede.

Klokken 17.20 kom otte Typhoons fra No. 245 Squadron på vingerne for at flyve en væbnet rekognoscering sammen med No. 184 Squadron. Styrken fra No. 245 Squadron bestod af:

F/O D C Nott

F/O C D Bartman

F/O J H Thompson

W/O A G Langford

F/Lt G Murphy

Lt A M Cooke

F/Lt G H Cockburn

F/Lt J A Browne

Togtet blev aflyst, da No. 184 Squadron ikke var i stand til at komme på vingerne på grund af overophedning af deres motorer på grund af lang ventetid på startbanen.



Typhoon IB fra No. 609 Squadron på B.77 Gilze-Rijen i færd med at få monteret sin bevæbning af 60 lb raketter. Normalt medførte Typhoon otte raketter, men det var muligt at montere yderligere to raketter under hver vinge. Raketterne var i stand til at ødelægge en kampvogn, men de gav også en god fragmentationsvirkning mod personel og var generelt frygtede af tyskerne selv om træfsikkerheden ikke var den bedste. (IWM)

No. 124 Wing på B.86 Helmond havde No. 247 Squadron på RAF Warmwell, hvor eskadrillen trænede skydning med raketter. De tre eskadriller på Helmond (No. 137, 181 og 182 Squadron) var hele formiddagen i beredskab og skulle have gennemført en mission til Osnabrück, der hele tiden blev udsat for endelig at blive aflyst.

Den sidste af No 83 Groups Typhoon wings var No. 143 Wing på B.78 Eindhoven. Her var No. 438, 439 og 440 Squadron stationeret, som lå underdrejet det meste af dagen på grund af dårligt vejr indtil de sidst på eftermiddagen fik startordre for at flyve en række missioner med det formål at afbryde jernbaneforbindelserne, der forsynede de tyske hærstyrker, som stod overfor de fremrykkende britiske og canadiske styrker.

No. 438 Squadron gennemførte to missioner sidst på eftermiddagen den 1. marts. Den første styrke kom på vingerne klokken 16.40 og bestod af syv Typhoons, der hver medførte to stk 500 lb sprængbomber. De

syv Typhoons havde til opgave at afbryde jernbaneforbindelsen ved A.1848, som blev afbrudt fire gange på tre forskellige lokaliteter. Alle 14 sprængbomber blev kastet og styrken landede igen klokken 17.40.

F/O P G Macklen	Red 1	F/Lt R Spooner	Blue 1
F/O A C Richards	Red 2	F/Lt A A McDonald	Blue 2
P/O R G Fox	Red 3	F/Lt D J Hoard	Blue 3
F/O R E 'Oldfin	Red 4		

Klokken 17.35 kom yderligere fem Typhoons fra No. 438 Squadron på vingerne for at afbryde jernbaneforbindelser. Rail cut blev gennemført to gange på samme jernbanelinie, hvor man kastede alle ti 500 lb sprængbomber. Alle fem fly returnerede til Eindhoven, hvor man landede igen klokken 18.35.

F/Lt R B Coffey	Yellow 1	F/Lt E J D McKay	Green 1
F/O B C Kirlin	Yellow 2	W/O L P Jodoin	Green 2
F/Lt A C Brocker	Yellow 3		



Typhoon fra No. 181 Squadron under angreb på et tog, der befandt sig på jernbanestationen i Nordhorn. På billedet ses fire stk 60 lb raketter på vej mod deres mål. Man ser samtidig virkning af Typhoonens fire 20 mm maskinkanoner, der anvendtes under angrebet. (IWM)

De fem Typhoons fra No. 438 Squadron skulle operere sammen med fire Typhoons fra No. 439 Squadron:

Typhoon IB	SW423	F/Lt S C Jackson	17.35	18.25
Typhoon IB	MW691	F/O D R Johnson	17.35	18.25
Typhoon IB	RB477	F/Lt J H McCullough	17.35	18.25
Typhoon IB	RB377	F/O D C Elsley	17.35	17.55

Deres rapport lyder:

Four aircraft of 439 were detailed to carry out a rail cut along with 8 aircraft of 4438 Squadron, using 500 lb 11 second tail fused bombs. The four aircraft took off at 17.35 hours and climbed up through 7/10ths cloud over base. F/O Elsley was forced to return and land as he could not get his sliding hood shut. The two squadrons set course from base at 7000 feet, climbing to 11.000 feet, with 439 as top cover at 12.000 feet. When across the bomblines, 439 left 438 and attacked a rail at E9574, bombing from east to west, breaking port. No results were seen due to cloud. The three aircraft then climbed up and orbited to wait for 438 Squadron, but were forced to press on to base before they arrived due to the ensuing darkness. On return, considerable light flak was encountered on crossing the Rhine River, but no one was hit. All returned safely to base. No claims. No casualties.

I mellemtiden havde otte andre Typhoons fra No. 439 Squadron gennemført en anden rail cut mission mod jernbanelinierne ved Bocholt:

The Squadron was out in bad weather in an attempt to cut more rails, the target being the rail line on either side of Bocholt. 500 lb bombs were fitted to eight aircraft with 11 seconds delay tail fuses being used. F/O Jack Roberts led Red Section and F/Lt Vic LeGear Blue. They took off at 16.45 hours and found it necessary to climb above some cumulus cloud. they crossed the bomblines south of Wesel at 11.000 feet. The target area was covered with 10/10ths cloud up to 8500 feet. The area south of Dorsten had a few breaks in it so Red Section dive-bombed the Dorsten - Gladbeck line at A4737. They used a 60 degree dive from echelon starboard breaking to port after dropping the load. One cut was seen. A lone burst of 88 mm was all that opposed them.

Blue Section went for the Osterfeld - Dorsten line. An 80 degree dive was used from starboard echelon at A4537. The aircraft were flying northerly and dived in the same direction, breaking to port to avoid Dorsten. No flak was seen. No results were observed due to cloud. The Section became separated in the cloud so Blue one and three fell in with

Red Section. Some accurate medium flak was met over Geldern but no one was hit. All aircraft landed safely at base at 18.00 hours. Claims - one rail cut.

Følgende piloter deltog i ovenstående mission:

Typhoon IB	SW443	F/O J Roberts	1645	1800
Typhoon IB	PD461	F/Lt J D Gray	16.45	18.05
Typhoon IB	RB281	F/O A H Fraser	16.45	18.00
Typhoon IB	RB510	W/O L J Horrocks	16.45	18.00
Typhoon IB	SW420	F/Lt V H LeGear	16.45	18.00
Typhoon IB	PD608	F/O J L Harrison	16.45	18.00
Typhoon IB	PD451	F/O A W Saunders	16.45	18.00
Typhoon IB	RB198	W/O R J Roach	16.45	18.00

Den sidste eskadrille i No. 143 Wing, No. 440 Squadron, lå ligesom de to øvrige i beredskab i løbet af dagen, men kom først på vingerne sidst på eftermiddagen for at flyve en rail cut mission mod jernbanelinierne øst og vest for Dorsten. Styrken opdelt i to sektioner, hvor den ene var under ledelse af F/Lt Joseph George Ernest Savard og den anden under P/O N M Hughes. Sektionen under Savard afbrød jernbanen to steder ved A4843, medens sektionen under Hughes afbrød jernbanen to steder ved A4356. Herefter blev en jernbanestation ved A4257 beskudt med 20 mm maskinkanoner og der blev set træffere på jernbaneinfrastrukturen. Alle otte fly returnerede uden skader. Følgende pilot blev afsendt:

Typhoon IB	SW405	F/Lt J G E Savard	16.10	17.30
Typhoon IB	RB445	F/Lt H T C Taylor	16.10	17.30
Typhoon IB	RB515	F/Lt P Bissky	16.10	17.30
Typhoon IB	SW401	F/O R C Gregory	16.10	17.30
Typhoon IB	RB203	F/O N M Hughes	16.10	17.15
Typhoon IB	RB659	F/O D E Waller	16.10	17.15
Typhoon IB	RB565	F/O T R Smith	16.10	17.15
Typhoon IB	RB425	F/O D Loach	16.10	17.15



Tempest V fra New Zealandske No. 486 Squadron. Dette var et hurtigt fly med en maksimal hastighed på 686 km/t i 18.500 fods højde. Største flyvehøjde var 36.500 fod. Flyet var tiltænkt som en interceptor, men kunne også medføre op til to stk 1.000 lb sprængbomber. Tempest V var udrustet med fire 20 mm Hispano Mk V maskinkanoner. (IWM)

Tempest

No. 122 Wing på B.80 Volkel fløj Tempest V og kom i løbet formiddagen ikke i luften for at flyve operativt. Først i løbet af eftermiddagen blev vejret bedre og sidst på dagen sendte man 18 Tempest V fra No. 3, 80 og 247 Squadron på vingerne for at flyve en væbnet rekognoscering til området mellem Paderborn - Minden - Diepholz. Formationen var under den overordnede ledelse af new zealænderen

S/Ldr E D Mackie, DFC, fra No. 80 Squadron, medens F/Lt Hugh Kenneth Hughes førte de syv fly fra No. 3 Squadron.

Squadron Leader Evan Dall Mackie havde været elektriker før krigen. Han kom først i RNZAF i 1941 og blev det efterfølgende år sendt til No. 485 Squadron i England som Pilot Officer. Her fik han halvanden nedskydning (en delt) over Frankrig, før han tidligt i 1943 blev sendt til No. 243 Squadron i Nordafrika, hvor hans nedskydningsrate steg. I november 1943 blev han chef for No. 92 Squadron i Italien. Da han efter endt tour kom tilbage til England, blev han omskølet til Tempest. I januar 1945 blev han chef for No. 80 Squadron. Wing Commander Mackie DFC & Bar, DSO, overlevede krigen med en imponerende nedskydningsliste (20 anerkendte og 3 delte nedskydninger, 2 mulige, 10 beskadigede fjendtlige fly plus en delt, 3 fly ødelagt på jorden samt et delt ødelagt fjendtligt fly på jorden).



Squadron Leader Evan Dall Mackie, DFC & Bar, DSO

Hughes nedskydningsliste var ikke lige så imponerende, men han var ingen nybegynder. Han kom til No. 79 Squadron i 1940 og fik en delt nedskydning den 2. januar 1941, før han en uge senere blev sendt til No. 87 Squadron, der fløj night intruder missioner med Hurricanes indtil november 1942. Hughes blev udnævnt til officer i maj 1942, men fik ingen anerkendte nedskydninger før den 25. februar 1945. På dette tidspunkt var han overflyttet til No. 3 Squadron. Hughes overlevede krigen med to plus en delt nedskydning, en mulig og en delt mulig nedskydning samt to beskadigede fjendtlige maskiner.

Der var i løbet af dagen den 1. marts kommet ordre fra Group om, at man ikke måtte krydse frontlinien undtagen man var mindst 16 fly i luften. Det blev på samme tidspunkt indskærpet, at angreb på tog og køretøjer ikke var det primære mål for Tempest enhederne - en beslutning som piloterne i No. 122 Wing stillede sig lidt uforstående overfor. Hovedparten af eskadrillernes tab var ikke forårsaget af tyske fly, men af tysk luftværnsskyts, og piloterne mente ikke, at de tyske luftværnsskytter ville blive imponerede over at der samtidig skulle være mindst 16 mål at beskyde.

Der var ingen fjendtlig reaktion på flyvningen og alle 16 Tempest returnerede til Volkel uden at foretage nogen lavangreb.

No. 3 Squadron

Tempest V	EJ923	F/Lt H K Hughes	16.50	17.40
Tempest V	NV703	F/Lt J E McCairns	16.50	18.45
Tempest V	NV749	F/O R Hassall	16.50	18.45
Tempest V	EJ755	F/O A D King	16.50	18.45
Tempest V	NV924	F/O L G Everson	16.50	18.45
Tempest V	EJ677	F/O L C Evens	16.50	18.45
Tempest V	EJ690	F/O J I Adams	16.50	18.45

No. 80 Squadron

Tempest V	JN740	S/Ldr E D Mackie	16.45	18.50
Tempest V	NV790	F/Lt R B Pickett	16.45	18.50
Tempest V	EJ691	Capt O Ullestedt	16.45	18.50
Tempest V	EJ722	F/O R J Holland	16.45	18.50
Tempest V	NV945	F/Lt L R G Smith	16.45	18.50
Tempest V	EJ705	W/O W A Goodwin	16.45	18.50
Tempest V	EJ549	P/O H F Ross	16.45	18.50
Tempest V	EJ633	F/O F G Calder	16.45	18.50

No. 274 Squadron

Tempest V	EJ827	W/O N Clark	16.50	18.45
Tempest V	NV722	F/Sgt A C Inglis	16.50	18.45
Tempest V	NV942	P/O T A Sutherland	16.50	18.45

No. 56 og 486 Squadron lå også underdrejet om formiddagen og kom først på vingerne sidst på eftermiddagen, hvor man gennemførte en væbnet rekognoscering med 15 Tempest V i området mellem

Gütersloh - Minden - Dummer Lake. Styrken var under kommando af Wing Commander Ops for No. 122 Wing, Wing Commander Richard E O Brooker.

Richard Edgar Peter Brooker var en berømt jagerpilot i Royal Air Force. Han meldte sig til RAF i 1937 og kom efter endt uddannelse til No. 56 Squadron, hvor han under Slaget om England fløj Hurricane I. Den 21. august 1940 blev han skudt ned af en Do 17, hvorved han blev lettere såret under efterfølgende nødlanding, hvor hans fly fuldstændigt udbrændte. Under Slaget om England nedskød han fire tyske fly og kom sidst i 1940 til Central Gunnery School som instruktør. I maj 1941 overtog han ledelsen af No. 1 Squadron og nedskød to tyske fly og beskadigede et andet i løbet af to måneder. Dette indbragte ham et DFC.



*Wing Commander Richard Edgar
Peter Brooker, DFC, DSO & Bar*

I januar 1942 blev Brooker sendt til Singapore, hvor han blev chef for No. 232 Squadron. Under tilbagetrækningen nedskød han tre japanske fly, før han blev evakueret til Australien. Her opbyggede han No. 77 RAAF Squadron (udstyret med Kittyhawks), før han blev sendt tilbage til England.

I maj 1944 blev han Wing Leader for No. 123 Wing, der fløj Typhoons under invasionen i Normandiet. Brooker ledede mange missioner og blev i juli 1944 sendt på orlov. Brooker fik i december 1944 tildelt et DSO for hans indsat under kampene i Frankrig. I januar 1945 kom han til No. 122 Wing som Wing Leader. Han forsvandt under et tog den 16. april 1945 i nærheden af Pritzwal-Neuruppin. Han kaldte op over radioen for talte, at hans motor løb ujævnt og det er det sidste som man hørte til ham. Han blev skudt ned af en Fw 190 i nærheden af Wittenberge, men hans lig er aldrig fundet. Efter hans død fik han en bjælke til sit DSO. Udmærkelsen var gældende fra dagen før han blev dræbt, men oplysningen nåede ham aldrig.

No. 56 Squadron gjorde den 1. marts krav på at have beskadiget to lokomotiver og to lastbiler, medens No. 486 Squadrons krav lå lidt højere, nemlig et enkeltkørende lokomotiv sydøst for 00235 samt et lokomotiv og 20 vogne, der blev beskudt vest for B5841. No. 486 Squadron affyrede tilsammen 401 skud 20 mm mod disse mål og gjorde krav på at have beskadiget to lokomotiver og to jernbanevogne.

No. 56 Squadron

Tempest V	NV786	F/Lt G B Milne	17.05	17.45
Tempest V	NV771	F/Lt J T Hodges	17.05	17.50
Tempest V	EJ721	F/Lt B L C Hawkins	17.05	17.45
Tempest V	NV640	W/O D Hutchinson	17.05	17.45
Tempest V	EJ579	F/Lt F L MacLeod	17.05	18.45
Tempest V	EJ640	F/O W R MacLaren	17.05	18.45
Tempest V	EJ780	W/O A J Brocklehurst	17.05	18.45

No. 486 Squadron

Tempest V	NV641	W/Cdr R E O Brooker	17.05	18.55
Tempest V	NV791	F/O J W Reid	17.05	18.55
Tempest V	EJ748	F/O C J McDonald	17.05	18.55
Tempest V	EJ688	P/O W A Kalka	17.05	18.55
Tempest V	NV763	F/Lt N J Powell	17.05	18.55
Tempest V	NV766	F/O A R Evans	17.05	18.55
Tempest V	NV932	P/O O E Eagleson	17.05	18.55
Tempest V	NV724	F/O A I Ross	17.05	18.55

Spitfire

No. 125 Wing bestod af tre Spitfire XVI eskadriller med No. 130 og 350 Squadron på Eindhoven og No. 41 Squadron på B.80 Volkel.

No. 130 (Punjab) Squadron på B.78 Eindhoven eskorterede Mitchels til Geldern og Xanten i løbet af morgenen den 1. marts. Flyvningen forløb uden hændelser og alle flyene vendte tilbage til Eindhoven. I løbet af eftermiddagen gennemførte syv Spitfires fra eskadrillen en væbnet rekognoscering mellem Enschede og Rheine, hvor man beskadigede et køretøj samt et lokomotiv.

For belgiske No. 350 Squadrons vedkommende på B.78 Eindhoven fløj man om morgenen target cover over Kevelaer og i løbet af eftermiddagen et sweep over Rheine og Münster. Under target cover til Kevelaer i løbet af formiddagen blev følgende piloter indsat:

Spitfire XIV	NH659	F/O R Dughateau	09.35	10.50
Spitfire XIV	RM689	F/O A Vanesckoudt	09.35	10.50
Spitfire XIV	NH698	F/O R Muls	09.35	10.50
Spitfire XIV	RB181	F/Sgt G Gigot	09.35	10.50
Spitfire XIV	RB156	F/Lt J Lavigne	09.40	10.45
Spitfire XIV	RM648	F/Sgt G Orban	09.40	10.45
Spitfire XIV	RB183	F/O R Vanderveken	09.40	10.45
Spitfire XIV	RB158	P/O P Leva	09.40	10.45

No. 41 Squadron afsendte 8 Spitfire XIV klokken 16.30 for at flyve Area Cover for Mitchell bombefly mellem Wesel, Haltern og Enschede. Missionen blev gennemført uden hændelser. De 8 Spitfire var under ledelse af F/Lt D J Reid og formationen bestod af følgende piloter:

Spitfire XIV	RM124	F/Lt D J Reid	16.30	17.50	Blue
Spitfire XIV	NH712	F/Lt T E Lawrence	16.30	17.50	Blue
Spitfire XIV	RM879	F/O R R Fisher	16.30	17.50	Blue
Spitfire XIV	RM696	F/Sgt H F Kelly	16.30	17.50	Blue
Spitfire XIV	RM707	W/O I T Stevenson	16.30	17.55	Yellow
Spitfire XIV	RM704	F/Sgt C N Moyle	16.30	17.55	Yellow
Spitfire XIV	RM759	P/O P T Coleman	16.30	17.55	Yellow
Spitfire XIV	RM916	F/O J F Wilkinson	16.30	17.55	Yellow



Spitfire IXE fra No. 412 Squadron linet op på flyvefeltet og klar til start. Hver Spitfire medfører to 250 lb og en 500 lb sprængbombe. Dertil kommer så den faste bevæbning, som bestod af 20 mm Hispano Mk II maskinkanoner samt to 12.7 mm maskingeværer. (IWM)

No. 126 Wing

No. 126 Wing på B.88 Heesch bestod af fem Spitfire eskadriller, der alle havde en travl dag den 1. marts 1945. No. 411 Squadrons piloter startede dagen tidligt med en patrulje bestående af to gange to Spitfire LF IXE til området mellem Nijmegen og Venlo.

En times tid senere blev patruljen gentaget med to nye to gange to Spitfires. Første patrulje blev ledet af eskadrillechefen for No. 411 Squadron, S/Ldr John N Newell, medens den næste patrulje blev ledet af F/O M G Graham.

Newell havde overtaget ledelsen af No. 411 Squadron i december 1944 og normalt skulle man tro, at en Squadron Leader havde mere operativ erfaring end en F/O, men i dette tilfælde var Graham den mest erfarne jagerpilot. F/O Malcom Grant Graham stammede fra Ontario i Canada og kom i RCAF i juli 1942. Han kom i maj 1944 til No. 126 Squadron, men blev i august samme år overflyttet til No. 411 Squadron, hvor han nedskød fem tyske jagerfly, hvilket indbragte ham et DFC. Graham overlevede krigen og fortsatte efter krigen i RCAF, hvorfra han blev pensioneret i 1960.

John N Newell stammede fra County Down i Nordirland. I 1940 havde han været en del af British Air Mission i USA og havde her meldt sig til RCAF. I første omgang kom han til Mellemøsten og senere til Indien og Burma, hvor han fløj Hurricanes ved No. 258 Squadron. I 1944 gjorde han tjeneste ved No. 412 Squadron, hvor han den 14. december 1944 fik sin eneste nedskydning (en Bf 109 fra JG 27). To dage senere overtog han kommandoen over No. 411 Squadron efter S/Ldr Lapp.

Flyvningerne blev den 1. marts gennemført uden, at det kom til kontakt med tyske fly. Følgende piloter deltog i No. 411 Squadrons morgenpatruljer:

Spitfire IXE	FV230	S/Ldr J N Newell	07.10	09.00
Spitfire IXE	MK950	F/O R C McCracken	07.10	09.00
Spitfire IXE	ML396	F/O J K Doran	07.10	09.00
Spitfire IXE	PL493	F/O J V McCabe	07.10	09.00
Spitfire IXE	MK788	F/O M G Graham	08.25	10.23
Spitfire IXE	ML438	F/O N E Macklem	08.25	10.23
Spitfire IXE	MK992	F/O D F Campbell	08.25	10.23
Spitfire IXE	RR201	W/O H McDonnell	08.25	10.23

Mellem klokken 08.05 og 08.15 kom No. 402 og 442 Squadron på vingerne med henholdsvis 11 og 12 Spitfires for at flyve en væbnet opklaring til området mellem Hamm og Münster. Spitfirene var for dette tog udstyret med 45 gallon 'long range' brændstoftanke. No. 442 Squadron havde fire Spitfires, som returnerede før tid på grund af mekaniske problemer.

No. 402 Squadron blev den 1. marts ledet af eskadrillechefen, S/Ldr Leslie Albert Moore, der var amerikansk statsborger. Han var født i Canada, men opvoksede i USA og ville egentlig i det amerikanske flyvevåben, hvilket han ikke kunne fordi han manglede to års high school uddannelse. Han meldte sig i stedet for i august 1941 til RCAF og kom i januar 1942 som F/Sgt til No. 402 Squadron. I april samme år blev han udnævnt til officer og fløj i No. 402 Squadron frem til marts 1944, hvor han blev Flight Commander i den nyankomne No. 441 Squadron. Han sluttede sin tour i juli 1944 og havde på dette tidspunkt nedskudt tre tyske maskiner og havde samtidig tre delte samt en mulig nedskydning. F/Lt Moore fik under sin hvileperiode først et stabarbejde ved HQ ADGB, før han kom til No. 53 OTU som instruktør. Medens han var her, fik han tildelt et DFC for hans tid som operativ pilot. I februar 1945 blev han udnævnt til chef for No. 402 Squadron og førte eskadrillen frem til sin død den 25. marts 1945, hvor han nord for Hamm blev ramt af flak under et angreb på et tog.

Under togtet den 1. marts opdagede man flere køretøjer samt nogle togstammer og No. 402 Squadron gjorde krav på at have angrebet fire tog ligesom tre køretøjer og 10 jernbanevogne blev ødelagt. No. 442 Squadron gjorde krav på at have angrebet to lokomotiver og to jernbanevogne, som de registrerede som beskadigede. Ingen fly fra de to eskadriller gik tabt under dagens togt.

No. 402 Squadron

Spitfire XIV	RM804	S/Ldr L A Moore	08.05	09.50
Spitfire XIV	RM845	F/Lt W D Whittaker	08.05	09.50
Spitfire XIV	RM727	F/Lt H Cowan	08.05	09.50
Spitfire XIV	RM902	F/Lt E R Burrows	08.05	09.50
Spitfire XIV	RM685	F/Lt D Sherck	08.05	09.50
Spitfire XIV	RM352	F/Lt W O Young	08.05	09.50
Spitfire XIV	RM862	F/Lt K S Sloup	08.05	09.50
Spitfire XIV	RM110	F/Lt J E Maurice	08.05	09.50
Spitfire XIV	RM875	F/O H C Micholson	08.05	09.50
Spitfire XIV	RM726	F/Lt B N Innes	08.05	09.50
Spitfire XIV	RM814	F/Lt D R Drummond	08.05	09.50

No. 442 Squadron

Spitfire IX	FV148	F/Lt D C Gordon	08.15	08.25
Spitfire IX	MJ463	F/O R J Hobillard	08.15	09.10
Spitfire IX	PT285	F/Lt J E C Roade	08.15	09.10
Spitfire IX	MJ283	F/O C C Anderson	08.15	09.55
Spitfire IX	MH728	F/Lt D Pieri	08.15	09.55
Spitfire IX	MK898	F/O P Bremner	08.15	09.50
Spitfire IX	MH456	P/O E W C Baker	08.15	09.50
Spitfire IX	MJ425	F/Lt H A Perkins	08.15	09.50
Spitfire IX	PL423	F/Lt H K Trumley	08.15	09.50
Spitfire IX	PL213	F/O E K MacRae	08.15	09.50

Spitfire IX	MK844	F/Lt R S Barker	08.15	09.50
Spitfire IX	MH432	W/O G H Lorenz	08.15	09.50

No. 126 Wings næste mission var en væbnet rekognoscering, der blev gennemført af 12 Spitfire IX fra No. 401 Squadron og 12 Spitfire IX fra No. 412 Squadron. Rekognosceringen udviklede sig til en større luftkamp, da man mødte tyske jagere fra JG 27 og JG 26.

No. 412 Squadrons Spitfire medførte langtrækkende brændstoftanke, da de blev overrasket af mere end fyrre tyske jagere, men under de efterfølgende manøvrer var eskadrillens piloter ikke i stand til at komme på skudhold af de tyske fly. No. 412 Squadron mistede ingen fly under dagens mission.



Spitfire IX fra No. 412 Squadron i 1945. Eskadrillen blev dannet på Digby i juni 1941 og fløj de første år Ramrod missioner over Kanalen. Fra tidligt 1944 begyndte de at specialisere sig i angreb på jordmål og under den resterende del af krigen fløj de jagerbombertogter. Det sidste togt blev fløjet den 4. maj 1945, hvor eskadrillen ødelagde et lokomotiv, fem jernbanevogne og en bil under et togt over Schleswig-Holstein.

No. 412 Squadron var under ledelse af canadieren Squadron Leader Maurice David Boyd, DFC. Boyd, der stammede fra Toronto, og som i 1942 kom til No. 412 Squadron. Boyd fløj ved No. 412 Squadron indtil oktober 1943, hvor han fik en hvileperiode ved 2 TEU, før han juni 1944 blev sendt på orlov i Canada. Boyd kom tilbage til England i september 1944 og overtog i januar 1945 ledelsen af No. 412 Squadron. Boyd fik ved sin tid i No. 412 Squadron anerkendt nedskydning af fire fjendtlige maskiner samt en delt nedskydning. Dertil kom så to beskadigede fjendtlige maskiner. Han overlevede krigen



Canadieren Squadron Leader Maurice David Boyd, DFC.

No. 401 Squadrons dagbog beretter om dagens togt:

Only one mission was carried out by 401 to-day. But what a show. The 'Rams' while flying with 412 Squadron were bounced in the Dorsten Area by 40 plus Me 109's and Fw 190's. S/L W T Klerey (CAN J.12199) CO of the Sqdn had a field day and got himself 3 destroyed, 2 Me 109's and 1 Fw 190, bringing his score up to 10 destroyed and 2 damaged. F/Lt J MacKay (CAN J.12635) 'A' Flight Commander also fattened his score by 1 Me 109 destroyed and 1 Me 109 and 1 Fw 190 damaged. His total is now 8 destroyed and 3 damaged.

F/O A E Sawyer (CAN J.24812) one of the new members of the Squadron bagged himself a probable Me 109.

The Squadron's success was somewhat dampened with two casualties. However, F/Lt 'Dusty' Thorpe was forced to retire from the combat with a badly damaged aircraft and barely made it to Volkel where he crash landed at 195 mph. The Squadron personell were as happy as Dusty himself when it was known that he scraped through this with only a bad shaking up. This is Dusty's last trip and he's being repatted to Canada as tour expired. Good luck Dusty.

F/Lt H P Furniss (CAN C.1081) was the other casualty to-day. His aircraft was apparently damaged in the combat and although he reported over the R/T that he thought he could make it home, nothing has been seen or heard of him.

Spitfirepiloterne hævdede, at de var i luftkamp med både Fw 190 og Bf 109ere, hvilket var korrekt observeret, idet de var i kamp med IV./JG 26 (Fw 190D-9) samt mindst 3./JG 27 og 7./JG 27 (Bf 109G-10 og K-4).

IV./JG 26 kom i luften klokken 08.35 fra Varrelbusch for at flyve 'Freie Jagd' i området ved Mönchengladbach. Det er meningen, at IV. Gruppe skulle samles med I. og II./JG 26 for at beskytte tyske hærenheder i området mod angreb fra allierede jagerbombere.

Det var den nye Gruppenkommandeur, Major Rudolf Klemm, der førte IV. Gruppe. Klemm var netop tiltrådt for en uge siden og der var spændinger mellem enhedens gamle piloter og den nye Gruppenkommandeur. De tre Staffelfkapitäne, Oberleutnant Heilmann for 15./JG 26, Leutnant Crump fra 13./JG 26 og især Oberleutnant Dortenmann fra 14./JG 26 var ikke imponerede over Gruppenkommandeuere og ville på baggrund af Klemms håndtering af dagens togt se tiden an. Hvis han var dygtig, ville han blive godkendt, og hvis han fejlede, ville de ikke støtte ham. Klemm havde ledet flyvninger to gange tidligere, nemlig den 25. og 28. februar, men ingen af gangene havde man været i kontakt med fjendtlige fly.



Fw 190D fra JG 26 under kørsel fra deres spredningsområde i skov til flyvefeltet. I 1944/45 var tyskerne mestre i at sløre og sprede deres fly. Til gengæld transporten fra spredningsområderne dem problemer på grund af den knappe brændstofsituation.

Moralen i IV./JG 26 led også under, at enheden indtil den 24. februar havde heddet III./JG 54 og at Gruppen var blevet tvangsoverflyttet til JG 26. Dette skete ofte i løbet af krigen, men piloterne i enheden følte ikke, at de var blevet vel modtaget i den nye enhed.

IV./JG 26 fløj i 8.000 meters højde over Münster med kurs mod Köln, da Leutnant Crump fra 13./JG 26 opdagede fjendtlige maskiner og rapporterede 'Indianer' over radioen. Peter Crump var en erfaren jagerpilot, der havde fløjet siden 1940 og som i begyndelsen af marts 1945 havde 22 nedskydninger bag sig. Han sluttede krigen med 24 nedskydninger og 302 operative togt. Crump var kendt i enheden for at have nogle

af de bedste øjne. Lidt senere opdagede Crump endnu en fjendtlig eskadrille og både Crump, Heilmann og Dortenmann gav fjendemeldinger over radioen uden, at Major Klemm reagerede.

14./JG 26 blev angrebet af Spitfirene fra No. 401 Squadron og Uffz Otto Friedrich i Fw 190D-9 Werk Nr. 600156 blev skudt ned og dræbt. Oberleutnant Dortenmann gik med sin Staffel ind i et dyk og det lykkedes for ham at overraske Spitfirene så meget, at enheden kunne frigøre sig fra de fjendtlige jagerfly.

Spitfirestyrken bestod af følgende:

No. 412 Squadron

Spitfire IX	FV234	S/Ldr Boyd	08.40	09.55
Spitfire IX	MJ452	F/O Gibb	08.40	09.55
Spitfire IX	ML424	F/Lt Anderson	08.40	09.50
Spitfire IX	MH582	F/O Harris	08.40	09.50
Spitfire IX	MJ504	F/O Trist	08.40	09.50
Spitfire IX	RK900	F/Lt James	08.40	09.50
Spitfire IX	FV253	F/O Smith	08.40	09.55
Spitfire IX	RH422	P/O Grant	08.40	09.55
Spitfire IX	MJ795	F/Lt Dowan	08.40	09.45
Spitfire IX	MK306	F/O Carew	08.40	09.55
Spitfire IX	MH471	F/O Carson	08.40	09.50
Spitfire IX	MJ470	P/O Dunkelmann	08.40	09.50

No. 401 Squadron

Spitfire IX	MJ854	F/Lt J MacKay	08.40	10.00
Spitfire IX	EN569	F/Lt H P M Furniss	08.40	FTR
Spitfire IX	MJ448	F/Lt O E Thorpe	08.40	09.30
Spitfire IX	MK888	F/Lt W E Foster	08.40	09.45
Spitfire IX	MJ590	F/O D F Church	08.40	09.15
Spitfire IX	MK203	F/Lt L N Watt	08.40	10.00
Spitfire IX	MH847	S/Ldr W T Klersy	08.40	09.45
Spitfire IX	MJ671	F/O A E Sawyer	08.40	09.45
Spitfire IX	MK575	F/O C A Hardy	08.40	10.00
Spitfire IX	ML141	P/O A K Woodill	08.40	10.00
Spitfire IX	MJ340	F/Lt T Koch	08.40	10.00
Spitfire IX	ML570	F/Lt W R Tew	08.40	10.00



*Spitfire IX
fra No. 401
Squadron*

Canadieren F/Lt John MacKay, der stammede fra British Columbia, kom i RCAF i 1941 og blev efter endt pilotuddannelse udnævnt til officer det efterfølgende år. MacKay forblev i første omgang som instruktør i Canada, men kom til No. 401 Squadron i Frankrig i august 1944. I september beskadigede han en Bf 109 i området ved Nijmegen og i oktober deltog han i nedskydning af en Me 262 i samme område. Den 25. december nedskød han en Bf 109 ved Duisburg, men hans nedskydningsrate tog virkelig fart den 1. januar 1945 under Luftwaffes angreb på allierede flyvepladser under slaget om Ardennerne. Den 1. januar formindskede han Luftwaffes flystyrker med en Bf 109 og to Fw 190. Den 14. januar nedskød han to Fw 190 og udmanøvrerede yderligere en Fw 190, så den gik i spin og styrtede ned. MacKay var kendt som 'en fireball' i No. 401 Squadron.

F/Lt MacKay udfærdigede følgende nedskydningsrapport efter luftkampen den 1. marts:

1st Combat

Flying Yellow 1 I sighted 15 plus enemy aircraft flying west at 15.000'. I turned in to attack the rear section. got on the tail of an Me 109 and fired a 2 second burst from 400 yards 15° deflection. I saw strikes on the wing and some pieces came off. We were going almost vertically downward. As we were about to enter cloud at about 5.000 feet I broke off.

I claim 1 Me 109 damaged.

2nd Combat

Climbing up, I saw a Fw 190 on the tail of a Spitfire. I attacked, giving him a 2 second burst from 450 yards at both line astern. I saw strikes on the fuselage and wing. The enemy aircraft spun toward cloud. As they were enemy aircraft above I broke and climbed into sun.

I claim 1 Fw 190 damaged.

3rd Combat

As I climbed into sun I saw another Fw 190 on the tail of a Spitfire. I attacked the Fw 190. In the manoeuvring the Fw 190 spun. I got a short burst in just before the Fw 190 entered cloud. I followed this Fw 190 through the cloud, got a two second burst 250 - 300 yards 20°. I saw strikes on the fuselage and wing. I fired another burst and the enemy aircraft starboard wing came apart. The Fw 190 crashed in flames.

I used GGS and Cine camera in all three combats.

I claim 1 Fw 190 destroyed.



*Squadron Leader William
Thomas Klersy, DFC &
Bar.*

No. 401 Squadron var under ledelse af canadieren Squadron Leader William Thomas Klersy DFC & Bar. Klersy stammede fra Ontario og kom i RCAF i juni 1941. Han kom i juni 1943 til England og blev forsat til No. 401 Squadron, hvor han forrettede tjeneste indtil september 1944. Under hans første tour ved No. 401 Squadron nedskød han syv fjendtlige maskiner og fik tildelt et DFC. Han kom herefter til No. 83 Group, hvor han forrettede administrativ tjeneste indtil januar 1945, hvor han kom tilbage til No. 401 Squadron - denne gang som chef. Klersy fik i løbet af krigen tilkendt nedskydning af 14 fjendtlige maskiner samt en delt nedskydning. Dertil kom så beskadigelse af yderligere tre fjendtlige fly samt to ødelagte tyske fly på jorden. Klersy holdt sig ikke kun til mål i luften - han fik også tilkendt beskydning af 8 lokomotiver, 8 godsvogne samt omkring 90 køretøjer. Klersy overlevede krigen, men styrtede ned og blev dræbt den 22. maj 1945 under en øvelsesflyvning ved Wesel. Han ligger begravet på Groesbeek Canadian War Cemetery i Holland.

Klersy indgav følgende nedskydningsbegæring for luftkampen den 1. marts 1945:

Squadron:	401
Type & mark of of aircraft:	Spitfire IXB
Tipe up & down:	0845 -1004
Place of attack:	Dorsten area
Height of e/a on first sighting:	15.000'
Own height on first sighting:	12.000'
Our casualties:	Nil
Enemy casualties:	2 Me 109's destroyed 1 Fw 190 destroyed

General Report:

I was leading 401 Squadron in the Dorsten area at 0910 hours when we were bounced by 40 plus Me 109's and Fw 190's. I called a break and positioned myself behind a 109. I opened fire at 500 yards, 30° off and observed strikes on the fuselage and jet tank which broke into

flames. I closed to 200 yards line astern and fired a two second burst which resulted in the enemy aircraft bursting into flame and spinning down into the deck where it exploded.

I got onto another 109 and fired a 3 second burst from 300 yards at 10° off. There were strikes on the fuselage and wings which finally resulted in the aircraft bursting into flames and spinning down to the deck where it crashed.

I then reformed my section, and looking about I observed some Fw 190's flying above us. I climbed towards them and positioned myself behind one. I opened up at 400 yards 15° off and didn't see any strikes. I went into line astern and fired a 2 second burst observing a strike on the coupe top. The aircraft went through a thin layer of cloud in a shallow glide which eventually steepened and went straight into the deck where it exploded. Both GGS and OCG used.

I claim two Me 109's and one Fw 190 destroyed.

F/O A E Sawyer gjorde krav på at have nedskudt en Bf 109 i 9.000 fods højde i området ved Dorsten:

I was flying Red 2 when we engaged 15 plus Me 109's with 15 plus Fw 190's overhead flying NE over Dorsten. Red leader destroyed an ME 109 at about 15.000 feet and commenced a dive on a 2nd 109. At this time a 109 crossed in front of me also diving and I gave a 3 second burst from line astern at a range of 350 yards. I observed strikes on the port wing root and fuselage and ceased fire to keep my leader in sight when I saw a thin stream of grayish smoke pouring from the enemy aircraft. Red 1 was firing on his 2nd 109 when I got another look at he aircraft I had hit. It had rolled over upside down and was diving more or less vertically down very ast through a low layer of cloud at 2.000 feet after which I lost sight of him. GCS and Cine camera used. I claim an Me 109 probably destroyed.

F/Lt O E Thorpe fra No. 401 Squadron fik hans aileron controls skudt over, men det lykkedes ham at få flyet tilbage til Volkel ved brug af begge hænder på rotpinden. Thorpe foretog en perfekt mavelanding på Volkel med 195 mph. Det var Thorpes sidste operative flyvning og nogle få dage senere var han på vej til Canada efter en færdiggjort tour.

Det lykkedes for Uffz Rey fra 14./JG 26 at nedskyde en Spitfire klokken 09.41. Nedskydningen blev observeret af Staffelfammeraten, Uffz. Merz. Det drejede sig om Spitfire IX EN569, der fløj fløjet af F/Lt H P M Furniss.



F/Lt H P M Furniss blev skudt ned af Uffz Rey fra 14./JG 26. Han overlevede nedskydningen og flere farlige situationer under hans krigsfangenskab. Han blev nyhedsmand efter krigen og fik som 71 årig i 1991 et civilt pilotcertifikat. Certifikatet blev blandt andet givet fordi Furniss havde mere end 6.000 timers flyvning med 27 forskellige flytyper under hans tjeneste i RCAF.

Harry Furniss blev skudt ned under et 'head on' angreb forfra af en tysk jager medens han dækkede S/Ldr Klersy. Det lykkedes for Furniss at springe ud med faldskærm. Han landede hårdt med faldskærmen og beskadigede hans ene ankel. Han blev taget til fange af nogle tyske flaksoldater, hvor han på trods af sin ankelskade fik en hård medfart, hvor han blev gennembanket og sparket og først efter tre uger ankom han til en krigsfangelejr, hvor han fik den første lægebehandling for hans ankel. Furniss overlevede krigen og blev senere nyhedsmand ved The Province i Vancouver.

Kun 14./JG 26 kom i kamp med No. 401 Squadron. Den øvrige del af IV./JG 26 fortsatte flyvningen sammen med Major Klemm og gik ned under skyerne. Major Klemm og hans del af formationen landede igen på Varrelbusch klokken 09.50, medens IV./JG 26 ankom mellem klokken 10.13 og 10.20. Efter landingen udspandt der sig en hidsig drøftelse mellem Klemm og Dortemann, der meste at Klemm havde ladt 14. Staffel i stikken. Klemm hævdede, at han havde set nogle P-47 under skyerne og derfor var dykket ned gennem disse. De andre piloter, der var sammen med Klemm, havde ikke set nogen P-47 og tilliden til Klemm var så absolut på nulpunktet.

Klokken 09.12 tysk tid rapporterede Gefreiter Heinz Goedecke fra 3./JG 27, at han nedskød en Spitfire mellem Mönchen-Gladbach og Köln og en halv snes minutter forinden havde Feldwebel Rudolf Nebgen fra 7./JG 27 nedskydt en Spitfire i næsten samme område. For begge piloters vedkommende var det deres første nedskydning.

No. 127 Wing

No. 127 Wing på B.56 Evere bestod af Spitfire XVI eskadadrillerne No. 403, 416, 421 og 443 Squadron.

Fem Spitfires fra No. 403 Squadron fløj først på om morgenen et fighter sweep i området Münster - Hamm, hvor de beskadigede et hjulkøretøj. På rangerterrænet på jernbanestationen ved A.0359 så piloterne 10 til 12 jernbanevogne og ved A.1650 så de omkring samme antal. Ved sidstnævnte position blev de udsat for intens tung flakbeskydning, der dog ikke ramte nogen af flyene.

Spitfire XVI	SM363	F/Lt L Foster	08.10	09.50
Spitfire XVI	SM315	F/O F W Town	08.10	09.50
Spitfire XVI	SM313	F/Sgt J A Arsenault	08.10	09.50
Spitfire XVI	SM285	F/Lt R A Morrison	08.10	09.50
Spitfire XVI	SM254	F/O D Leslie	08.10	09.50

No. 443 Squadron kom på vingerne klokken 08.10 med 12 Spitfires under ledelse af eskadrillechefen, Squadron Leader Arthur Hazelton Sager, der stammede fra Hazelton i British Columbia. Han havde tidligere i krigen fløjet i No. 403, 416 og 421 Squadron samt været efterretningsofficer ved 22 Wing, før han den 30. september 1944 blev chef for No. 443 Squadron. S/Ldr Sager var es med fire selvstændige og to delte nedskydnings, en mulig nedskydning, tre selvstændige og en delt beskadiget fjendtlig maskine samt en beskadiget fjendtlig maskine på jorden. Dette havde indbragt ham et DFC. Sager afsluttede sin tour ved No. 443 Squadron i slutningen af marts 1945, hvorefter han returnerede til Canada.

No. 443 Squadrons dagbog var ret kortfattede i beskrivelse af dagens første operation:

A/c, in wing with 6 from 403 Sqdn, took part in sweep into Münster - Hamm area. Weather was poor there being three layers of 10/10ths cloud, at 3.000, 6.000 and 10.000 ft. ONE MRT was destroyed in action. Ten to twelve railway trucks were seen on railway at A.0359 and 10-12 on rail at A.1650. Intense, heavy flak thrown up at A.1650. A/c returned without damage.

Alle flyene landede igen på Evere klokken 10.00. Følgende piloter deltog i morgens tog:

Spitfire XVI	SM469	S/Ldr A H Sager	08.10	10.00
Spitfire XVI	SM189	F/O J Colling	08.10	10.00
Spitfire XVI	SM670	F/O B H Fairfield	08.10	10.00
Spitfire XVI	SM512	F/O J M O'Toole	08.10	10.00
Spitfire XVI	SM646	F/O D J Wegg	08.10	10.00
Spitfire XVI	SM353	F/O H D March	08.10	10.00
Spitfire XVI	SM467	F/Lt L H Hunt	08.10	10.00
Spitfire XVI	SM364	F/Lt T R Watt	08.10	10.00
Spitfire XVI	TB269	F/O C J Grant	08.10	10.00
Spitfire XVI	SM485	F/O P C Comm	08.10	10.00
Spitfire XVI	SM329	F/O A B Clenard	08.10	10.00
Spitfire XVI	SM204	P/O H A Greene	08.10	10.00

No. 403 Squadrons næste mission bestod af at flyve cover for No. 416 Squadron, der skulle dykbombe Dorsten - Hammerich. Vejret var ikke det bedste for denne type operation med 10/10 skydække med toppe i 5.500 fods højde og base i 2 - 3.000 fod. No. 403 Squadron kastede fem stk 500 lb MC sprængbomber med 11 sekunders forsinkelse mod jernbanelinien ved Dinstlaken uden, at piloterne grundet vejret kunne se noget resultat. Under flyvningen så de to spærreballoner i 11.000 fods højde i område M.5815 og K.6095.

Spitfire XVI	SM190	F/O C R Hadon	08.15	09.25
Spitfire XVI	SM426	W/O C V Boudreau	08.15	09.25
Spitfire XVI	SM671	F/Lt C J Tomlinson	08.15	09.25
Spitfire XVI	RR256	F/Lt J C McLeod	08.15	09.25
Spitfire XVI	SM312	F/O A J McLaren	08.15	09.25
Spitfire XVI	TB340	F/Lt W N Dove	08.15	09.25

No. 416 Squadron afsendte 11 Spitfires for at dykbombe mål ved Dorsten/Emmerich, hvor de kastede fem stk 500 lb MC sprængbomber med 11 sekunders forsinkelse mod jernbanen ved Dinslaken. Følgende piloter deltog i missionen:

Spitfire XVI	SM503	S/Ldr J D Mitchner	08.16	09.29
Spitfire XVI	SM229	P/O E D Downer	08.16	09.29
Spitfire XVI	SM389	F/Lt S H Straub	08.16	09.29
Spitfire XVI	TA739	P/O C Darow	08.16	09.29
Spitfire XVI	SM354	F/Lt F G Picard	08.16	09.29
Spitfire XVI	SM397	F/O G R Weber	08.16	09.29
Spitfire XVI	SM466	F/O G A Cameron	08.16	09.29
Spitfire XVI	SM248	F/Lt B E Parry	08.16	09.29
Spitfire XVI	SM470	P/O L E Spurr	08.16	09.29
Spitfire XVI	SM308	P/O K J Williams	08.16	09.29
Spitfire XVI	SM200	F/O W L McCallum	08.16	09.29

Sidst på dagen udførte No. 403 Squadron et sweep til Münster - Hamm med 11 Spitfires, der kom i luften mellem klokken 17.15 og 17.17. Flyvningen blev gennemført uden hændelser og Spitfirene landede igen klokken 18.45.

Spitfire XVI	SM302	P/O M Reeves	17.15	18.45
Spitfire XVI	SM294	P/O S Botte, DFC	17.15	18.45
Spitfire XVI	SM285	F/Lt E G Aitchison	17.15	18.45
Spitfire XVI	SM315	P/O C K Lindsay	17.15	18.45
Spitfire XVI	SM312	F/O A J McLaren	17.15	18.45
Spitfire XVI	SM190	F/Lt E A Fleming	17.15	18.40
Spitfire XVI	RR256	F/O J R Baker	17.15	18.40
Spitfire XVI	SM426	F/Lt T S Todd	17.15	18.40
Spitfire XVI	SM203	F/Lt J W Gilmartin	17.15	18.40
Spitfire XVI	SM363	P/O R C Shannon	17.15	18.40
Spitfire XVI	TB340	F/Sgt R C Neitz	17.15	18.40

No. 416 Squadron afsendte 13 Spitfires under ledelse af S/Ldr J D Mitchner for at bombe i området ved Emmerich/Wesel med No. 421 Squadron som top cover. No. 416 kom på vingerne klokken 17.08 og kastede 6 stk 500 lb MC med 11 sekunders tidsforsinkelse mod A.1153, hvor de opnåede to træffere og en nærved træffer. Derudover blev der kastet syv stk 500 lb MC mod A.3843, hvor man opnåede to træffere. Den ene træffer ramte stationsbygningen. Piloterne rapporterede om let flak ved A.1352, men alle fly vendte tilbage og landede klokken 18.50.

Spitfire XVI	SM354	F/Lt N G Russell	17.08	18.50
Spitfire XVI	SM248	F/Lt W N Douglas	17.08	18.50
Spitfire XVI	TB272	F/Lt G A Cameron	17.08	18.50
Spitfire XVI	SM466	F/O G M Hill	17.08	18.50
Spitfire XVI	SM200	P/O L E Spurr	17.08	18.50
Spitfire XVI	SM308	P/O K J Williams	17.08	18.50
Spitfire XVI	SM503	S/Ldr J D Mitchner	17.08	18.50
Spitfire XVI	SM229	P/O E D Downer	17.08	18.50
Spitfire XVI	SM386	F/Lt S H Straub	17.08	18.50
Spitfire XVI	SM397	P/O C Darrow	17.08	18.50
Spitfire XVI	SM470	F/Lt F G Picard	17.08	18.50
Spitfire XVI	SM414	F/O W D Roddie	17.08	18.50
Spitfire XVI	SM248	F/Lt L P Commerford	17.08	18.50



Spitfire fra No. 421 Squadron blev opstillet den 9. april 1942 og forlagde til en feltflyveplads i Normandiet kun otte dage efter invasionen, hvor de fløj Spitfire IXb. I december 1944 konverterede de til Spitfire XVI.

Eskadrillens våbenmærke bestod af et indianerhoved med to tomahawk, der viste No. 421 Squadrons canadiske/indianske tilknytning. (IWM)

Canadiske No. 421 Squadron afsendte ni Spitfires på denne mission, hvor man både dykbombede og fløj cover for No. 416 Squadron. De ni Spitfires kom i luften klokken 17.05 og landede alle igen i god behold klokken 18.50 selv om de blev beskudt af let luftværnsstyks ved A.1352.

Spitfire XVI	TB300	F/Lt J D Cunningham	17.05	18.50
Spitfire XVI	SM311	F/O W L McDonald	17.05	18.50
Spitfire XVI	SM309	F/Lt K M Langmuir	17.05	18.50

Spitfire XVI	SM293	F/Lt W P Harper	17.05	18.50
Spitfire XVI	SM411	F/O E H Mann	17.05	18.50
Spitfire XVI	SM239	F/Lt C E Stephenson	17.05	18.50
Spitfire XVI	TB270	F/O J V Marsden	17.05	18.50
Spitfire XVI	SM284	F/O B M Zobell	17.05	18.50
Spitfire XVI	SM289	F/O J M Maffre	17.05	18.50

No. 443 Squadron afsendte 12 Spitfires klokken 17.20 for at flyve et fighter sweep i området mellem Münster og Hamm. To af flyene blev nødt til at vende om før tid - den ene på grund af problemer med radioen og den anden som eskorte. Eskadrilledagbogen angiver ikke hvilke fly det drejer sig om. Da de øvrige 10 fly ankom til operationsområdet var der 9/10 skydække i 5.000 fods højde med regn og dårlig sigt, hvorfor man ikke fandt nogle mål og i stedet for returnerede til B.56 Evere, hvor man landede klokken 19.00.

Spitfire XVI	TB352	F/Lt H C Charkesworth	17.20	19.00
Spitfire XVI	SM670	F/O M C Tucker	17.20	19.00
Spitfire XVI	SM345	F/O C C Stevenson	17.20	19.00
Spitfire XVI	SM512	F/O M J Clow	17.20	19.00
Spitfire XVI	SM383	F/O H D Marsh	17.20	19.00
Spitfire XVI	SM189	F/O W B Dalton	17.20	19.00
Spitfire XVI	SM435	F/O W J Sherman	17.20	19.00
Spitfire XVI	SM467	F/O F R Kearns	17.20	19.00
Spitfire XVI	SM409	F/O G A McDonald	17.20	19.00
Spitfire XVI	SM204	F/Lt J C Turcott	17.20	19.00
Spitfire XVI	TB522	F/O C A Dodson	17.20	19.00
Spitfire XVI	SM364	F/O H A Greene	17.20	19.00

No. 84 Group

No. 84 Group, der havde hovedkvarter i Bresle i Frankrig indtil de den 17. marts flyttede til Grave i Belgien. No. 84 Group var ikke lige så stor som No. 83 Group og rådede 'kun' over 7 wings med tilsammen 26 eskadriller.

No. 84 Group var under ledelse af Air Vice Marshall Edmund C Hudleston, der under hele krigen havde beklædt forskellige stabsposter. Hans Air Staff chef var Air Commodore Douglas G Morris, der overtog denne post den 20. januar 1945. Han havde tidligere været chef for No. 132 (Norwegian) Wing og i 1941 chef for No. 406 (RCAF) Squadron.

No. 84 Group bestod den 1. marts 1945 af følgende Wings:

Wing	Flytype	Stationeret	Chef
No. 35 Wing	Flere typer	B.77 Gilze-Rijen	Group Captain A F Anderson
No. 123 Wing	Typhoon IB	B.77 Gilze-Rijen	Group Captain J C Button
No. 131 Wing	Spitfire	B.60 Grimbergen	Group Captain A Gabszewicz
No. 132 Wing	Spitfire	B.85 Schijndel	Lt Col H Mehre
No. 135 Wing	Tempest V	B.77 Gilze-Rijen	Group Captain P R Walker
No. 145 Wing	Spitfire	B.85 Schijndel	Group Captain T L B Guinness
No. 146 Wing	Typhoon	B.89 Mill	Group Captain J C Wells



Oberstløjtnant Helge Olrik Mehre blev født den 1. februar 1911 i Narvik og var flyveinstruktør i den norske hærs flyveskole, da tyskerne invaderede Norge. Han flygtede via Sverige og Rusland, før han kom til Canada. Mehre var chef for No. 332 Squadron i 1942 og var tjenestegørende ved No. 132 Wing fra 1943 til 1945. Mehre nedskød seks tyske fly i løbet af 1941-43 og beskadigede yderligere ti. Efter krigen fortsatte Mehre i det norske flyvevåben og beklædte blandt andet en række Nato-poster, før han som generalløjtnant blev pensioneret i 1976. Mehre døde i Oslo i september 1997.

No. 35 (Recce) Wing

No. 2 Squadron på B.77 Gilze-Rijen var yderst aktive den 1. marts med otte sorties taktisk rekognoscering (TAC/R), tre sorties fotorekognoscering samt to sorties artillerirekognoscering. Fra sidstnævnte opgave nødlandede F/Lt J M Young på B.88, men kom ikke noget til under nødlandingen og returnerede til B.77 den efterfølgende dag.

Spitfire XIV	RM805	F/Lt P M Green	07.05	08.02
Spitfire XIV	RM800	F/O W A Blain		
		TAC/R - Area Arnhem - Borculo - Borken - Cleve. E9356 3 large MT facing SE like tank transporters stationary, attacked, strikes seen and one smoking. E8869 2 guns and towing vehicles parked facing SE attacked but no results seen. Eastern part of area not covered due low cloud. Flak E9869 meagre light inaccurate. No enemy aircraft.		
Spitfire XIV	RM920	F/Lt P E G Critchley-Salmonson	07.17	08.22
Spitfire XIV	RN913	F/Lt W K Dodgson		
		TAC/R - Area E of Wesel - Boxmeer - Homburg - Venlo. brediges at A2239 & 2827 apparently intact. Rhine S of latter bridge not covered. Factories in area Mors A2318 very active. Kempen M/Y 25% full. A0708 1 train engine NE. A0411 2 very large MT E. A0311 12 men and 2 vehicles stationary facing N at road junction. E9814 20+ infantry N. A0928 20 trucks in siding. No flak or enemy aircraft.		
Spitfire XIV	RM921	F/Lt G Hindmarch	09.52	10.36
Spitfire XIV	RM938	F/Lt K S Huskinson		
		TAC/R - Area Cleve - Bocholt - E of Wesel - N of Geldern. Area not covered due cloud.		
Spitfire XIV	RN125	F/Lt J R MacKlaain	16.30	17.25
Spitfire XIV	RM625	F/Lt H R Selkirk		
Spitfire XIV	RM795	F/Lt D A Clifton-Mogg		
		Photo/R - Parts 11, 7 and 5. Areas A130427 to A155413. A060520 to A091511. E957604 to E989593. Targets claimed. Flak A1452 intense light accurate. Xanten Ferry intense light accurate possibly from barges. No enemy aircraft.		
Spitfire XIV	RN113	F/Lt P E G Critchley-Salmonson	17.13	18.14
Spitfire XIV	RM938	F/Lt A R Hodge		
		TAC/R - Area E of Wesel - Boxmeer - Homburg - Venlo. road & railway bridges at Wesel appear intact. A2918 bridge intact. A2620 railway bridge intact. A2231 3 unidentified objects in river near S bank. Mors M/Y 10% full including 3 hospital carriages. A1807 M/Y 20% full no activity. Kempen M/Y 30% full. Area A0213 4 gun positions in field near village. NMS on roads throughout area. No flak or enemy aircraft.		
Spitfire XIV	RM798	F/Lt J M Young	16.40	-
Spitfire XIV	RM921	F/O F A GEorge	16.54	17.57
		ARTY/R - Area Kevelaer. Communication good. A017350 2+ guns firing - engaged scale 10 45% to 50% hits within 50 yards of target. E985342 2+ gun firing engaged but not completed due to shortage of petrol. E975340 2+ guns firing not engaged. Flak rocket moderate inaccurate E995374. Light intense accurate from general area of targets. No enemy aircraft. No. 1 made forced landing at B.88 and returned a.m. 2.3.45		

No. 4 Squadron gennemførte kun en enkelt flyvning, idet der i morgentimerne var en hel del skyer over Gilze-Rijen, som forøgedes i løbet af dagen for igen sidst på dagen næsten at forsvinde. Den enlige mission blev foretaget af en Spitfire til området mellem Nijmegen og Hengelo, der dog ikke førte til noget resultat, idet piloten mødte 10/10 skydække i flere lag mellem 3.000 til 20.000 fod.

Spitfire XI	PL832	F/Lt G Collinson	09.44	10.22
		HLPR (High Level Photo Recce) - A weather and photographic reconnaissance in the Nijmegen - Hengelo area. Pilot reported 10/10ths multi-layer clouds from 3.000 feet to 20.000 feet. No photographs were obtained.		

No. 268 Squadron fløj fire TAC/R og tre ARTY/R missioner i løbet af den 1. marts, hvoraf de to artilleri recce blev afbrudt på grund af vejret og dårlig radioforbindelse med jorden. Hver mission blev fløjet af to Mustangs.

Den ene TAC/R mission blev fløjet af eskadrillechefen for No. 286 Squadron, Charles Theodore Peter Stephenson. Han var i januar 1944 blevet tildelt hans første DFC, medens han fløj i No. 4 Squadron. Stephenson kom til No. 35 Wing i december 1944 og overtog ledelsen af No. 268 Squadron i januar 1945, da den tidligere eskadrillechef, S/Ldr A S Mann, DFC, fik blindtarmsbetændelse. Sit næste DFC gjorde Stephenson sig fortjent til i februar 1945, da en fem kilometer strækning af Rhinen skulle fotograferes fra

lav højde. Det var en meget farlig mission og Stephenson valgte selv at flyve den. Han gik ned i meget lav højde og gennemfløj hele trækningen medens han blev beskydt med let luftværnsskyts og maskingeværer fra begge bredder af Rhinen. Han var så langt nede, at han fløj under otte højspændingsledninger. Stephenson kom hjem en række fantastiske billeder, der tillod fototyderne en nøjagtig vurdering af Rhinens bredder. Stephenson døde den 19. februar 1999 i Cambridgeshire.

Stephenson var ikke den eneste medaljeindehaver, der fløj i No. 268 Squadron den 1. marts 1945. F/Lt S J Perkins 2'er var F/Lt Arthur James Scott, der som sergeant og Air Observer i juli 1940 fik tildelt et DFM, medens han fløj ved No. 82 Squadron. Denne eskadrille blev i løbet af sommeren 1940 totalt udslettet to gange og Scott må have været ualmindelig heldig at overleve denne periode. På det tidspunkt, at han fik tildelt sit DFM, havde han gennemført 19 togter. Scott fortsatte i Royal Air Force efter krigen og blev pensioneret som Wing Commander. Han fik i januar 1960 tildelt et OBE og døde den 6. november samme år.



Mustang II fra No. 2 Squadron. I foråret 1945 var No. 268 Squadron den eneste eskadrille i 2 TAF, der fløj Mustangs, medens No. 2 og 4 Squadron havde konverteret til Spitfires. Mustang II var på dette tidspunkt lettere forældet og Mustangeskadrillerne i Fighter Command opererede alle med Mustang III.

Mustang II	FR915	F/Lt H A Wilton	07.13	08.50
Mustang II	FR896	F/Lt E R K Philpott		
		TAC/R. Cleve - Bocholt - E of Wesel - N of Geldern. Three heavy tanks with infantry on top, also two barges seen.		
Mustang II	FR937	F/Lt S J Perkins	07.47	09.04
Mustang II	FR921	F/Lt A J Scott		
		ARTY/R. Area SW of Weeze. Communications unsatisfactory. Shoot not carried out.		
Mustang II	FR896	F/Lt A D Mercer	09.50	11.12
Mustang II	FR903	F/O J Bowskill		
		TAC/R. E of Wesel - Boxmeer - Homburg - Venlo. Some MT and HDT. Whole of area not covered due to weather.		
Mustang II	FR918	F/Lt H H J Skinner	10.27	11.09
Mustang II	FR939	F/O A E Johnson	10.27	11.20
		ARTY/R. SW of Weeze. Abortive due to weather.		
Mustang II	FR915	S/Ldr C T P Stephenson	16.22	18.00
Mustang II	FR937	F/Lt J J Lewkowicz		
		TAC/R. Cleve - Bocholt - E of Wesel - N of Geldern. Railway bridge at Wesel intact. Some MT seen and M/Y as Wesel 25% full.		
Mustang II	FR938	F/Lt B Thirtle	16.25	18.03
Mustang II	FR939	F/O R B Mumford		
		ARTY/R. Area Xanten. Communications patchy; no guns firing. NMS in target area.		
Mustang II	FR918	F/Lt H H J Skinner	16.27	17.08
Mustang II	FR903	F/Lt A D Mercer		
		TAC/R. Arnhem - N Apeldoorn - Borculo - Loo. Camouflaged aircraft previously reported now seem to be burnt wreckage.		

Typhoon

No. 84 Group havde to Typhoon Wings, nemlig No. 123 og 146 Wing. No. 123 Wing lå stationeret på Gilze-Rijen og bestod af No. 164, 183, 198 samt 609 Squadron. Wing'en blev ledet af Group Captain J R

Baldwin, DSO, DFC & Bar, der havde overtaget kommandoen i februar 1945. Hans Wing Commander Flying var W/Cdr J C Button, DSO, DFC.



Group Captain John Robert Baldwin havde overtaget No. 123 Wing i februar 1945. Han startede i RAF i 1939 som menig jordmand og ryddede under Slaget om England ueksploderede bomber, før han i 1941 blev optaget på flyveskole. I november 1942 kom han til No. 609 Squadron og fik sin første nedskydning den 15. december 1942. Baldwin blev chef for No. 198 Squadron i december 1943 og i april 1943 blev han forsat til staben for 2 TAF, hvor han tog sig af taktik. I juni 1944 blev han Wing Leader No. 146 Wing. I november 1944 fik han en kort hvilepause, før han overtog kommandoen over No. 123 Wing, som han førte indtil krigens slutning.

John Robert Baldwin var et jageres med 15 anerkendte nedskydninger samt en delt nedskydning. Dertil kom fire beskadigede fjendtlige maskiner. Han fortsatte i RAF efter krigen og blev dræbt under en vejrekognoscering i Korea i 1952.

John Chester Button havde fra juni til august 1944 været chef for No. 193 Squadron, der fløj Typhoons over Normandiet. Button blev udnævnt til Pilot Officer i november 1941, Flight Lieutenant i august 1943 og Squadron Leader i april 1944. Button havde fået sit DFC i 1944 med følgende anmærkning:

This officer leads a squadron which has achieved many conspicuous successes. Before the landing in Normandy he participated in attacks on heavily defended radar stations, the elimination of which was vital to the success of the landings. Since then he has led many attacks on ground targets, including ammunition dumps, enemy headquarters, bridges and transport. His brilliant leadership and selfless devotion to duty have been an inspiration to all members of the squadron he commands.

En ikke helt ringe anmærkning. Vi vil senere i dette kapitel høre mere om Button.

No. 164 Squadron fløj den 1. marts kun en enkelt mission, hvor man klokken 17.20 sendte otte Typhoons på vingerne for at nedkæmpe en fjendtlig observationspost i en bygning, der lå i en klynge huse vest for Weeze. Der blev med raketter scoret direkte træffere med to salver. Derudover alle bygningerne beskydt med maskinkanoner. Målet blev efterladt brændende og med et voldsomt beskadiget tag. Følgende fly deltog i missionen, som blev ledet af eskadrillechefen S/Ldr Peter Leonard Bateman-Jones, DFC:

Typhoon IB	RB484	S/Ldr P Bateman-Jones	17.20	18.15
Typhoon IB	SW410	F/Sgt G M O Nossin	17.20	18.15
Typhoon IB	MN631	P/O S C Pidgen	17.20	18.15
Typhoon IB	JR363	F/O G E Rowland	17.20	18.15
Typhoon IB	RB455	F/O H Bletcher	17.20	18.20
Typhoon IB	JR428	F/Sgt C H Tanner	17.20	18.20
Typhoon IB	NM396	W/O K F Morse	17.20	18.20
Typhoon IB	RB264	W/O J P Weatherly	17.20	18.00

Også No. 183 Squadron fløj sidst på eftermiddagen en mission til området ved Weeze. Først på dagen var vejret for dårligt til at flyve jordstøtte, men det klarede op i løbet af dagen og klokken 16.50 kom fire Typhoons fra No. 183 Squadron på vingerne for at angribe en 88 mm kanonstilling i en landejendom øst for Weeze på punkt E973377. De fire Typhoons angreb med raketter og scorede mindst to træffere direkte i kanonstillingen og de resterende i målområdet, der også blev beskydt med maskinkanoner. Der blev set mange træffere fra flyenes beskydning, men disse blev også beskydt med intens nøjagtig 20 mm luftværnsbeskydning fra området nordøst for Kevelaer. Ingen af flyene blev dog ramt og de returnerede alle og landede igen klokken 17.50.

Sektionen var under ledelse af den 24 årige F/Lt Leonard Richardson, der som F/Sgt efter endt tour ved No. 197 Squadron i 1944 havde fået tildelt et DFM. Richardson havde på dette tidspunkt kastet 53.000 lbs bomber mod fjenden og 'always pressed home his attacks to the full despite intense flak of all calibres'. Han var kendt som en aggressiv pilot. Richardson kom efter krigen til No. 54 Squadron. Han blev dræbt ved en flyveulykke med en Tempest II den 26. november 1945.

Typhoon IB	MN941	F/Lt L Richardson	16.50	17.50
Typhoon IB	MN419	W/O D A Blair	16.50	17.50
Typhoon IB	JP582	Cpt T A Meek	16.50	17.50

Typhoon IB MN681 W/O K Jackson 16.50 17.50

I mellemtiden var yderligere fire fly fra No. 183 Squadron sendt på vingerne klokken 17.55 for at angribe en kanonstilling nordvest for Xanten på position A.057408. Denne sektion var under ledelse af eskadrillechefen for No. 183 Squadron, S/Ldr James Roy Cullen, DFC. Cullen, der stammede fra Waihi i New Zealand, kom til No. 486 Squadron i december 1942. Han fløj i denne enhed indtil september 1944. For hans flyvninger i No. 486 Squadron fik Cullen et DFC i november 1944. DFC'et blev tildelt, fordi Cullen havde nedskudt mindst 16 V-1. Efter en hvileperiode overtog Cullen i februar 1945 No. 183 Squadron og fik yderligere et DFC i juni 1945. Dette DFC blev givet for Cullens mange flyvninger i No. 183 Squadron, hvor han satte et eksempel for de øvrige piloter. Han fik især DFC'et for et angreb på skibe ved Ems i april 1945. Cullen havde nær ikke overlevet krigen. Han blev skudt ned over Fehmarn den 4. maj, hvor hans Typhoon SW454 blev ramt af luftværnsraketter. Det lykkedes for Cullen at nødlande sin anskudte maskine, men han blev straks taget til fange af tyskerne. Fangenskabet varede dog kun få dage, hvorefter krigen var forbi.



Squadron Leader James Roy Cullen, der i marts 1945 var chef for No. 183 Squadron.

Cullens sektion angreb den 1. marts den udpegede kanonstilling nordvest for Xanten og ødelagde denne med raketter samt et enkelt pas med maskinkanoner. Der var moderat let flak fra Sonsbeck og en skov ved Xanten. Alle Typhoonene returnerede fra togtet og landede igen klokken 18.50.

Typhoon IB	SW454	S/Ldr J R Cullen	17.55	18.50
Typhoon IB	JP743	F/Sgt T P Ward	17.55	18.50
Typhoon IB	MN260	Lt B E Goodman	17.55	18.50
Typhoon IB	RB926	F/Sgt D F Adams	17.55	18.50

No. 198 Squadron lå ligeledes underdrejet på grund af vejret indtil sidst på eftermiddagen, hvor første sektion kom på vingerne klokken 16.00 for at flyve en close support mission. Sektionen var under ledelse af F/Lt Lawless, der fik tekniske vanskeligheder med sit fly og var nødt til at lande igen et kvarter senere. De tre øvrige fly fortsatte under ledelse af W/O Livesley. FCP Controller gav de tre Typhoons en vej syd for skoven Hochwald (A.0640), som på grund af en misforståelse i radiokommunikationen kun blev angrebet af et enkelt fly, der affyrede otte raketter. Der blev ikke set nogen bevægelse i målet og man gjorde krav på at have ramt noget.

Typhoon IB	PD508	F/Lt F B Lawless	16.00	16.15
Typhoon IB	PD605	F/Lt A G Taylor	16.00	17.00
Typhoon IB	MN354	W/O W A Livesley	16.00	17.00
Typhoon IB	JR298	F/Sgt J S Madgett	16.00	17.00

Klokken 17.25 kom næste sektion under ledelse af F/Lt Sheppard på vingerne og de blev af FCP dirigeret til et fjendtligt støttepunkt i den sydøstlige del af Hochwald (A.059419). Et enkelt angreb med raketter blev

gennemført før der blev affyret rød røgmarkering, hvorefter der igen blev gennemført et angreb med raketter, som blev fulgt op med to angreb med maskinkanoner. Alle raketter landede i målområdet, som også blev 'arbejdet igennem' af Typhoon'ernes maskinkanoner. De angribende piloter gjorde dog ikke krav på nogen ødelæggelse, da skoven var for tæt til at se detaljer. De mente, at de havde set motortransporter på den vestlige side af Hochwald (pkt A.051418), men disse blev ikke angrebet.

Typhoon IB	MN951	F/Lt G W Sheppard	17.25	18.20
Typhoon IB	MN526	P/O J H McIndoe	17.25	18.20
Typhoon IB	MN151	W/O A Sibbald	17.25	18.20
Typhoon IB	MN573	W/O A W Britton	17.25	18.20

Sidste sektion kom på vingerne klokken 18.10. Den blev ledet af F/Lt Lawless, der i mellemtiden havde skiftet fly. FCP dirigerede også denne sektion til Hochwald Forest, hvor han gjorde piloterne opmærksomme på, at de ikke skulle gennemtvinge nogen angreb, hvis vejret var for dårligt. Lawless fandt et 10/10 skydække i 1.500 fod over målområdet, hvorfor han aflyste angrebet og returnerede til Gilze-Rijen.

Typhoon IB	MP115	F/Lt F B Lawless	18.10	19.00
Typhoon IB	EJ930	W/O W A Livesley	18.10	19.00
Typhoon IB	PD605	F/Lt A G Taylor	18.10	19.00
Typhoon IB	JP849	F/Sgt J S Madgett	18.10	18.25

No. 609 Squadron var grounded indtil klokken 16.45 efter, at eskadrillechefen, S/Ldr E R A Roberts, i Typhoon IB SW 447 klokken 09.15 til 09.45 havde gennemført en vejrrekonoscering i området mellem Weeze, Goch og Cleve.

Klokken 16.45 kom ni Typhoons fra No. 609 Squadron i luften under ledelse af Wing Commander J C Button for at flyve en mission til en række målpunkter vest for Weeze. Button var Wing Commander Flying for No. 123 Wing og havde været chef for No. 198 Squadron fra D-dag indtil den 24. august 1944. I januar 1945 blev han Wing Commander Flying for No. 123 Wing og fløj en lang række togter med denne enhed. Han havde i november 1944 fået et DFC for hans indsats i No. 198 Squadron og i juli 1945 fik han tildelt et DSO for hans indsat ved No. 123 Wing. Det blev ved denne tildeling særligt fremhævet hans indsats, hvor han støttede hæren i dens fremrykning ved Hochswald og Reichswald. Button fortsatte i RAF efter krigen, men måtte gå ned i grader. Han startede igen som Flight Lieutenant i september 1945 og blev først Wing Commander igen i juli 1958. Button blev pensioneret som Group Captain i november 1964.



Wing Commander John
Chester Button, DFC, DSO

Eskadrillens dagbog beretter om No. 609 Squadrons togt:

Squadron attacked houses at 915363, 917362 & 917360 West of Weeze. Sections of three attacked each target CXS 1 R/O's fired at houses 2 salvoes near misses, cannon attack caused much smoke. CXS 2 1 house completely destroyed 1 salvo caused much creamy white smoke. CXS 3 All rockets in target area direct hits observed and much smoke. Cannon attack also made.

Første sektion affyrede 27 raketter mod bygningerne, hvoraf to af salverne var forbiere. Den næste sektion ødelagde fuldstændigt et hus og havde nærved træffere på de øvrige huse. En raketsalve forårsagede en masse cremet hvid røg.

Under sidste angreb fik F/Lt Mountjoy en direkte træffer i målet, hvilket udviklede en kraftig røg. Der var en del let flak i målområdet, som dog ikke var i stand til at nedskyde nogen af Typhoon'ene. Efter landing på Gilze-Rijen havde belgieren F/Sgt Mathys et lettere uheld og ramte et hul i jorden uden dog, at beskadigede flyet nævneværdigt.

Følgende besætninger fra No. 609 Squadron deltog i missionen:

Typhoon IB	RB431	W/Cdr J C Button	16.45	17.30
Typhoon IB	NM701	F/Sgt J A Mathys	16.45	17.30
Typhoon IB	MN323	P/O C H T Cables	16.45	17.30
Typhoon IB	JP907	F/Lt G J King	16.50	17.30
Typhoon IB	SW469	F/O G F G H A De Bueger	16.50	17.30
Typhoon IB	PD449	P/O E L R G Jacquemin	16.45	17.30
Typhoon IB	SW447	P/O R D Harkness	16.45	17.30
Typhoon IB	JR294	F/Lt L J Mountjoy	16.45	17.30
Typhoon IB	JP974	F/O H F R Goblet	16.45	17.30



Typhoon IB fra No. 609 Squadron. Denne enhed angreb i løbet af foråret 1945 utallige transportmål og ødelagde jernbaneforbindelser i baglandet bag ved vestfronten og derved forhindrede forsyninger i at komme frem til de hårdt pressede tyske styrker. Dette fly ødelagde mindst 18 lokomotiver i løbet af dets levetid. (IWM)

No. 146 Wing på B.89 Mill var også hæmmet af vejret den 1. marts 1945. Denne wing bestod af fem eskadriller (No. 193, 197, 257, 263 og 266 Squadron) og var under kommando af Group Captain J C Wells, DFC & 2 Bar med Wing Commander J H Deall DSO, DFC som Wing Commander Flying.

No. 193 Squadrons 'B' Flight gjorde fra morgenen klar til en styrtbombemission ved Sonsbeck, men da man var klar til at lade den løbe af stablen, blev den ændret til en 'blind bombing mission'. Ni Typhoons kom på vingerne klokken 09.20 og satte kursen mod Sonsbeck, hvor man blindt kastede 18 stk 500 lb sprængbomber gennem et 10/10 skydække. Der var ingen luftværns skydning og alle flyene landede igen på Mills klokken 10.25. Følgende piloter deltog i missionen:

Typhoon IB	F/Lt J H Harrison	09.20	10.25
Typhoon IB	W/O R Chadwick	09.20	10.25
Typhoon IB	F/O R W C Austin	09.20	10.25
Typhoon IB	P/O E Richardson	09.20	10.25
Typhoon IB	F/O W M J Bulleid	09.20	10.25
Typhoon IB	W/O J O Waldron	09.20	10.25

Typhoon IB	F/O C B Hall	09.20	10.25
Typhoon IB	P/O W Hurst	09.20	10.25
Typhoon IB	W/O A G Randall	09.20	10.25

No. 197 Squadron afsendte klokken 10.00 syv Typhoon under ledelse af F/Lt Edward Jolleys, DFC, for at bombe D909-B24 Sonsbeck. Jolleys var en erfaren Typhoon pilot med manee togter bag sig. Hans DFC havde han af samme årsag fået i juli 1944 efter endt første tour i No. 197 Squadron. Flyene kom i luften, men der var 10/10 skydække i 1.000 fods højde umiddelbart øst for B.89 Mills. Jolleys lod flyene stige til 5.500 fod, men der var stadigvæk skyer og alle ni Typhoons returnerede igen til Mills, hvor de landede i øsende regnvejr klokken 10.30. Det fortsatte med at regne resten af dagen og No. 197 Squadron indstillede al flyvning.

Typhoon IB	PD534	F/Lt E Jolleys, DFC	10.00	10.30
Typhoon IB	MP113	F/Sgt R B Farmiloe	10.00	10.30
Typhoon IB	MP190	P/O A E James	10.00	10.30
Typhoon IB	RB251	F/Sgt J W Howell	10.00	10.30
Typhoon IB	PD507	P/O J M James	10.00	10.30
Typhoon IB	RB212	F/O K F C Bowman	10.00	10.30
Typhoon IB	RB316	W/O T E Parkinson	10.00	10.30

No. 257 Squadron kom klokken 08.15 på vingerne med otte Typhoons for at angribe en gruppe bygninger ved Weeze. De otte fly blev ledet af Squadron Leader Arthur George Todd, der havde fået et DFC i august 1944 efter afslutning af hans tour ved No. 164 Squadron.

F/Lt Clift vendte på grund af tekniske vanskeligheder om kort efter start og landede ti minutter senere igen på Mills. Da de øvrige fly ankom til Weeze var hele området dækket af skyer og Todd kontaktede 'Cosicot', der herefter beordrede en MRCP bombing af Sonsbeck, hvor man ikke kunne se noget resultat på grund af skydækket. Følgende piloter deltog i toget:

Typhoon IB	'O'	S/Ldr A G Todd	08.15	09.00
Typhoon IB	'C'	P/O A Shannon	08.15	09.00
Typhoon IB	'K'	P/Lt T Clift	08.15	09.00
Typhoon IB	'V'	W/O Bales	08.15	09.00
Typhoon IB	'N'	F/O W M Upperton	08.15	09.00
Typhoon IB	'R'	F/O R Logan	08.15	09.00
Typhoon IB	'F'	F/O E J Whitfield	08.15	09.00
Typhoon IB	'J'	F/O M Saxton	08.15	09.00

No. 263 Squadron fløj tre missioner den 1. marts. De to første var to par Typhoons, der startede henholdsvis klokken 07.04 og 07.39. F/Lt E A Tennant og F/O C J Devey var de første på vingerne og de skulle flyve en patruljeflyvning for at observere mod færger på Rhinen samtidig med at de skulle rapportere om vejret i området. De så ingen bevægelser og landede igen klokken 07.28.

De næste to fly på vingerne var F/O W G Kemp og W/O R W Ainsley, der ligeledes skulle flyve en 'ferry patrol'. De opdagede tre pramme ved A.0848, som ligger syd for Rees, og angreb disse med raketter uden at score nogen træffere. To af prammene blev desforuden beskudt af Typhoonerne med maskinkanoner, men de to piloter kunne ikke se nogen virkning af deres ild. De landede igen på B.89 klokken 08.21.

Dagens tredje mission for No. 263 Squadron skulle gennemføres af fire Typhoons, der havde til opgave at angribe en fjendtligt artilleristilling ved E93933556. F/Lt Edward Alan Tennant, W/O R A Richardson, F/Sgt J Quigley og F/Sgt J Irvine kom på vingerne klokken 09.08, men allerede efter kort tids flyvning besluttede Tennant sig til at aflyse toget på grund af dårligt vejr. Alle flyene landede igen klokken 09.34 og der var ikke yderligere flyvning fra No. 263 Squadron den 1. marts.

No. 266 Squadron gennemførte en enkelt mission om morgenen den 1. marts. Seks Typhoons under ledelse af F/Lt Hughes bombede Sonsbeck gennem tæt skydække efter ordre fra MRCP. Følgende piloter deltog i bombningen:

Typhoon IB	PD528	F/Lt Hughes	08.40	09.20
Typhoon IB	RB248	P/O Luhnenschloss	08.40	09.20
Typhoon IB	MN343	W/O Godley	08.40	09.20
Typhoon IB	RB243	F/O Borland	08.40	09.20
Typhoon IB	PD473	F/O Donne	08.40	09.20
Typhoon IB	MN989	F/Sgt Mitchell	08.40	09.20

Tempest Wing på Gilze-Rijen

No. 84 Group rådede over en enkelt Tempest Wing, hvoraf den ene af eskadrillerne dog ikke fløj Tempest, men Spitfire IXB. No. 485 Squadron lå på RAF Predanach i Cornwall, hvor man var i færd med at konvertere fra Spitfire til Tempest. På grund af mangel på Tempest blev konverteringen aldrig fuldført og eskadrillen kom den 19. april 1945 tilbage til kontinentet og blev placeret på B.106 Twente. Opholdet på Predannack betød dog, at No. 485 Squadron den 1. marts 1945 ikke fløj operativt for No. 135 Wing.

De to andre eskadriller i No. 135 Wing var No. 33 og 222 Squadron, der begge fløj Tempest V fra Gilze-Rijen.

No. 33 Squadron sendte elleve Tempest, under ledelse af Squadron Leader I G S Mathew, DFC, på vingerne klokken 07.55 for at gennemføre et sweep mellem Vechta og Münster. Eskadrillen gennemførte togtet uden kontakt med fjenden og landede igen på Gilze-Rijen klokken 09.45. Følgende piloter deltog i togtet:

Tempest V	NV678	S/Ldr I G S Mathew, DFC	07.55	09.45
Tempest V	NV669	F/Sgt J B J Wansink	07.55	09.45
Tempest V	NV653	F/O R C S Tockburn	07.55	09.45
Tempest V	NV783	F/Lt E A Smith	07.55	09.45
Tempest V	NV764	F/Sgt H M Thomas	07.55	09.45
Tempest V	NV770	P/O N C Sutherland	07.55	09.45
Tempest V	NV775	W/O B G Leight	07.55	09.45
Tempest V	EJ868	F/Lt A W Bower	07.55	09.45
Tempest V	NV731	F/O R A McPhie	07.55	09.45
Tempest V	EJ880	Lt E D Thompson	07.55	09.45
Tempest V	NV679	F/O D J ter Beek	07.55	09.45

Ian George Steward Mathew var en erfaren jagerpilot, der kom til RAF i 1939, men som først var færdiguddannet som jagerpilot i oktober 1940, hvorefter han kom til No. 611 Squadron. Her var han kun en måned før han blev overflyttet til No. 66 Squadron. Han blev et år senere forfremmet fra F/Sgt til officer. I 1942 kom han til No. 91 Squadron, hvor han i løbet af 1943 blev Flight Commander og i juli 1943 fik tildelt et DFC. I november 1943 overtog han kommandoen over No. 41 Squadron i nogle få måneder, før han fik en hvileperiode. Matthew blev udnævnt til chef for No. 33 Squadron i december 1944. Han havde indtil den 1. marts 1945 nedskudt en Fw 190 og en Bf 109 samt beskadiget en Bf 109. Matthew emigrerede til Canada efter krigen.



Tempest V fra No. 46 Squadron på B.80 Volkel tidlig 1945. Forholdene var ofte forfærdelige på 2 TAF's flyvepladser med dårligt vejr, der betød blød bund og masser af mudder. Jordpersonellens arbejde var hårdt fysisk arbejde, hvor ammunition og brændstof skulle slæbes ud til flyene og løftes op manuelt. Fingrene var kolde, fødderne våde og ryggene gjorde ondt. Alligevel formåede jordpersonellet at få det befalede antal fly i luften. (IWM)

Klokken 16.45 kom No. 33 Squadron igen på vingerne. Denne gang startede seks fly under ledelse af canadieren F/Lt E A Smith for at flyve et sweep mellem Münster og Bremen. No. 33 Squadron opdagede fire fly og jagtede disse indtil man fandt ud af, at det var Typhoons. På vej tilbage opdagede piloterne et lokomotiv gennem et hul i skydækket og gik ned gennem skydækket for at angribe toget, der befandt sig et sted i nærheden af Rheine. Det var en dårlig ide, da det lette luftværnsskyts fra flyvepladsen ved Rheine åbnede ild med en intens beskydning. Heldigvis blev ingen fly ramt og de fortrak sig skyndsomt til op over skyerne igen. Alle seks Tempest landede igen på Gilze-Rijen klokken 18.25. Følgende piloter deltog i dette togt:

Tempest V	NV783	F/Lt E A Smith	16.45	18.25
Tempest V	NV653	F/O R R Clarke	16.45	18.25
Tempest V	NV775	F/Lt G L Starkey	16.45	18.25
Tempest V	EJ868	F/O R H Brown	16.45	18.25
Tempest V	NV731	F/O R A McPhie	16.45	18.25
Tempest V	NV669	F/Sgt C A Ligtenstein	16.45	18.25

No. 222 Squadron kom klokken 08.45 på vingerne med otte Tempest for at flyve et sweep over området ved Rheine. Togtet blev ledet af Wing Commander Flying for No. 133 Wing, Henry Maurice Mason, der først havde meldt sig til RNZAF i maj 1941. Fra januar 1944 fløj han ved No. 486 Squadron, hvor han i løbet af sommeren nedskød fem V-1 og delte yderligere to nedskydninger. Han kom kortvarigt til No. 197 Squadron før han fra januar til februar 1945 ledede han No. 183 Squadron. I februar 1945 overtog han posten som Wing Commander Flying ved No. 135 Wing. Mason overlevede krigen, men var ikke i stand til at leve et civil job i New Zealand og meldte sig derfor i stedet for til RAF. Den 19. juli 1948 forsvandt han under en returflyvning fra Frankrig til England og man har aldrig fundet spor af hans Vampire eller Mason selv.

No. 222 Squadron så ingen fjendtlige maskiner i løbet af formiddagen den 1. marts 1945 og landede igen klokken 10.10 på Gilze-Rijen.

Tempest V	NV674	W/Cdr H M Mason	08.45	10.10
Tempest V	EJ889	F/Lt J L Lawson	08.45	10.10
Tempest V	NV672	F/Lt G W Varley	08.45	10.10
Tempest V	NV670	F/O D G C McClelland	08.45	10.10
Tempest V	NV933	F/O H E Turney	08.45	10.10
Tempest V	EJ871	W/O J A Lamirande	08.45	08.50
Tempest V	NV750	F/O J D Thorogood	08.45	10.10
Tempest V	NV696	F/O W Donald	08.45	10.10

Sidst på eftermiddagen kom No. 222 Squadron igen på vingerne. Denne gang for at flyve et sweep til Vechta ved Bremen. Togtet var ledet af eskadrillechefen for No. 222 Squadron, S/Ldr Emanuel Barnett Lyons, der stammede fra London. Lyons meldte sig til RAF i 1939 og kom i september, under Slaget om England, til No. 65 Squadron. Han fløj i de følgende år i flere forskellige eskadriller, herunder også i No. 222 Squadron, før han overtog ledelse af denne enhed i januar 1945. Lyons blev alvorligt såret af luftværnsskyts den 11. april 1945, men overlevede og døde først i 1992.

Der var et brudt skydække i 8.000 fods højde og eskadrillen fløj i 10.000 fods højde til Vechta uden at opdage nogen tyske fly. Til gengæld så de adskillige Spitfires og Typhoons. Alle seks Tempest landede igen uskadt på Gilze-Rijen klokken 18.25.

Tempest V	NV674	S/Ldr E B Lyons	17.00	18.25
Tempest V	EJ889	F/Lt R P Dashwood	17.00	18.25
Tempest V	NV750	F/Lt G W Varley	17.00	18.25
Tempest V	NV933	W/O T B Hannam	17.00	18.25
Tempest V	NV670	P/O G Sharrett	17.00	18.25
Tempest V	NV672	F/Lt C G F Deck	17.00	18.25

Spitfire Wings

No. 84 Group rådede over tre Spitfire Wings, nemlig 131 (Polish), 132 (Norwegian) og 145 Wing. Sidstnævnte wing havde en enkelt britisk og tre franske eskadriller.

No. 131 (Polish) Wing lå på B.60 Grimbergen og bestod af No. 302, 308 og 317 Squadron. Group Captain A Gabszewicz, DSO, DFC var chef for No. 131 Wing med W/Cdr T Sawicz DFC som Wing Commander Flying.

No. 302 Squadron fløj kun en enkelt mission den 1. marts. To Spitfires kom på vingerne klokken 09.10 og fløj en vejrrekonoscering, hvorefter de landede igen klokken 10.30.

Spitfire XVI	TB345	F/Lt B Muth	09.10	10.30
Spitfire XVI	TB270	F/Sgt H Szozurowski	09.10	10.30

No. 308 Squadron lå helt underdrejet den 1. marts og gennemførte slet ingen flyvninger. No. 317 Squadron kom heller ikke i luften.

132 (Norwegian) Wing

No. 331 (Norwegian) Squadron var stationeret sammen med No. 132 Wing på B.79 Woensdrecht, medens No. 332 (Norwegian) og 322 (Dutch) Squadron var placeret på B.85 Schijndel. No. 66 og 127 Squadron havde forladt Holland i februar og lå p.t. på Fairwood Common i England for genoptræning.



Captain Christen Gran fra No. 332 Squadron, der den 1. marts 1945 fløj to missioner i løbet af dagen. (Staaland)

No. 331 Squadron var under kommando af Major Martin Yngvar Gran, DFC & 2 Bar. Gran deltog i kampene i Norge i april 1940 og undslap landet ombord på den britiske krydser HMS Devonshire, som evakuerede den norske konge og regering til England. Gran kom til Little Norway i Canada, hvor han blev uddannet som pilot. Han kom til No. 331 Squadron i 1942 og forblev i denne enhed indtil krigens slutning. Gran fløj 345 operative togter i løbet af krigen og nedskød otte fjendtlige fly og delte to nedskydninger med andre piloter. Derudover havde han to formodede nedskydninger.

Gran fortsatte i det norske forsvar efter krigen og var blandt andet chef for Operationsstaben i Luftforsvaret. Gran blev pensioneret i 1977 og døde den 16. maj 2004.

No. 331 Squadron kom først på vingerne om eftermiddagen den 1. marts. To Spitfire IX LF kom på vingene klokken 15.40 og foretog en vejrekognoscering i området ved Arnhem - Zutphen - Wesel. De rapporterede om 8/10 skydække med base i 4.000 fods højde og toppe i 5.000 fod. Begge fly landede igen uden hændelser klokken 16.50.

Spitfire IX LF	FN-W	F/Sgt M Mortensen	15.40	16.50
----------------	------	-------------------	-------	-------

Spitfire IX LF	FN-Q	F/Sgt H Gabrielsen	15.40	16.50
----------------	------	--------------------	-------	-------

Lidt senere deltog eskadrillen i mission DD905, der var en væbnet rekognoscering til området Geldern - Enschede - Ewelle - Arnhem. No. 331 Squadron afsendte seks Spitfires, der fløj i to sektioner af tre fly. Første sektion kom i luften klokken 16.20, men 2/Lt Staahlenberg returnerede efter kort tids flyvning på grund tekniske vanskeligheder. Sektionen fandt ingen bevægelser i deres tildelte område og returnerede uden angreb.

Den næste sektion kom på vingerne klokken 16.35. De fandt et køretøj i nærheden af Goor. Derudover observerede de også en lang række tøretøjer på en vej nordøst for Humelo. Køretøjerne holdt langs en række træer og strakte sig over 200 meter. Et fly fra sektionen beskød kolonnen, men på grund af luftværnsskydning blev Spitfirene ikke hængende i området for at observere træfningen. De landede alle tre på B.79 Woensdrecht klokken 17.45.

Følgende piloter deltog i DD905:

Spitfire IX LF	FN-R	Lieut H Mathiesen	16.20	17.40
----------------	------	-------------------	-------	-------

Spitfire IX LF	FN-P	2/Lt T Staahlenberg	16.20	16.50
----------------	------	---------------------	-------	-------

Spitfire IX LF	FN-T	F/Sgt J Petersen	16.20	17.10
----------------	------	------------------	-------	-------

Spitfire IX LF	FN-M	2/Lt R Watvedt	16.35	17.45
----------------	------	----------------	-------	-------

Spitfire IX LF	FN-E	Sgt K Jacobsen	16.35	17.45
----------------	------	----------------	-------	-------

Spitfire IX LF	FN-F	Sgt K Rosberg	16.35	17.45
----------------	------	---------------	-------	-------

Norske No. 332 Squadron kom på vingerne fra morgenstunden af og fløj i løbet af dagen 15 sorties. I modsætning til No. 331 Squadron, der var stationeret på B.79 Woensdrecht, så var No. 332 Squadron den

21. februar flyttet til B.85 Schijndel. No. 332 Squadron var under kommando af Major Kaare Dagfinn Hansten Bolstad, der kom til eskadrillen i 1943. Bolstad havde to nedskydninger - en Fw 190 i juli 1943 og en Me 262 i januar 1945. Bolstad overtog kommandoen af No. 332 Squadron den 28. februar 1945 og han førte eskadrillen frem til den 3. april, hvor han blev skudt ned af luftværnsskyts under strafing i nærheden af Zwolle.



*F/Sgt Thor Ludvigsen
fra No. 332 Squadron.
(Staaland)*

Sektionen bestående af Aanjesen, Aarflot, Rohde og Henrichsen var særdeles effektive under deres morgentogt. Eskadrillen beskadigede fire lokomotiver, otte lastbiler og et militært køretøj. Under angrebet blev de udsat for en intens luftværnsild, der desværre krævede et offer. Eskadrilledagbogen beretter:

Our F/Lt Henrichsen failed to return. He was last seen surrounded by flak bursts, so he pulled up from the target, and was heard to report on the R/T that he was hit. However, being at 4.000 feet and judging from his calm voice when reporting his mishape, there is good reason to believe that he may have succeeded in bailing out.

Desværre var Paul Henrichsen ikke så heldig. Han blev dræbt og ligger begravet på Reichswald Forest War Cemetery i Kleve. Henrichsen var dansk statsborger og meldte sig som frivillig til RAF. Han blev i marts 1943 udnævnt til Flying Officer og fløj i første halvdel af 1944 en tour ved No. 114 Squadron, der opererede med Boston III i Italien. Henrichsen kom til No. 332 Squadron i januar 1945 og fløj sit første operative togt med eskadrillen den 13. februar. Indtil hans død et par uger senere nåede han at flyve 14 sorties i No. 332 Squadron. I alt deltog Henrichsen i 51 operative togter

Følgende piloter fra No. 332 Squadron deltog i dagens flyvninger:

Spitfire IX	PT852	Capt C Gran	07.05	07.40
Spitfire IX	MK799	Sgt R Hatlø	07.05	07.40
Spitfire IX	PT935	F/Sgt T Ludvigsen	07.05	08.15
Spitfire IX	PL451	S/Lt E Erla	07.05	08.15
Spitfire IX	MK263	Capt O Aanjesen	07.15	08.30
Spitfire IX	PL161	Sgt B Aarflot	07.15	08.30
Spitfire IX	MJ530	2/Lt H Rohde	07.15	08.15
Spitfire IX	MK720	F/Lt P Henrichsen	07.15	FTR
Spitfire IX	NH516	Capt O Aanjesen	16.40	17.45
Spitfire IX	PL161	Sgt J H Nyhuus	16.40	17.45
Spitfire IX	MK263	Lt E Hauge	16.40	17.50
Spitfire IX	MK799	Capt C Gran	16.50	18.00
Spitfire IX	MJ530	Sgt B Djupvik	16.50	18.00
Spitfire IX	PT834	Lt O Gabrielsen	16.50	18.05
Spitfire IX	PT995	F/Sgt B Storaas	16.50	18.05

No. 322 (Dutch) Squadron lå på B.85 Schijndel under kommando Squadron Leader Hugh Francis 'Peggy' O'Neill, DFC & Bar. O'Neill havde som Pilot Officer i 1940 fløjet Hudson i Coastal Command og havde blandt andet deltaget i angreb på Stavanger og det tyske krigsskib Scharnhorst. I efteråret 1940 blev han

instruktør i Paratroop Training, før han i maj 1941 kom til No. 238 Squadron, der fløj Hurricanes. Da hans eskadrille flyttede til Egypten, fulgte O'Neill med og gjorde krav på flere nedskydninger (Bf 109 og He 111). I januar 1943 var han på Malta og fløj i No. 1435 Squadron, som opererede med Spitfires. Hans første DFC fik han for sin indsats i Coastal Command og det andet for hans tid på Malta. På dette tidspunkt havde han allerede fløjet omkring 350 operative togter. O'Neill kom i slutningen af 1943 tilbage til England, hvor han blev tilknyttet Air Staff for No. 9 Group i Fighter Command. Selv om han havde en stabsfunktion lykkedes det ham at flyve flere operative sorties, før han i november 1944 blev udnævnt til chef for No. 322 Squadron. O'Neill fortsatte i RAF efter krigen og blev pensioneret i marts 1966.

No. 322 (Dutch) Squadron fløj en række væbnet rekognosceringer i løbet af dagen. Fire fly blev på grund af dårligt vejr tilbagekaldt før tiden. F/Lt L M Meljers i Spitfire 'D' blev ramt af let luftværns skyts og fik sin propeller gennemhullet. Det lykkedes dog ham at returnere og lande igen klokken 18.25.

No. 322 Squadrons dagbog beretter om dagens sortie:

The Squadron took part in armed reconnaissance over Geldern/Wesel/Enschede/Arnhem. 1 Section of four aircraft were recalled due to bad weather but owing to cloud conditions visibility was poor and 1 MET moving West at V.0303 is claimed destroyed. Intense accurate light flak from Wesel and along road to Geldern. 1 aircraft was hit by flak in the propeller.

Følgende piloter fra No. 322 Squadron deltog i dagens togter:

Spitfire XVI	'A'	F/Lt W de Wolff	07.35	07.55
Spitfire XVI	'C'	F/Sgt M A Rackwitz	07.25	07.55
Spitfire XVI	'D'	F/Sgt M J Janssen	07.25	07.55
Spitfire XVI	'G'	F/Sgt L D Knappert	07.25	07.55
Spitfire XVI	'U'	F/Lt J W Dekker	09.25	09.50
Spitfire XVI	'Y'	F/O A A Homburg	09.25	09.50
Spitfire XVI	'N'	F/Sgt W de Vries	09.25	09.50
Spitfire XVI	'R'	F/Sgt F van Valkenburg	09.25	09.50
Spitfire XVI	'D'	F/Lt L M Meljers	17.20	18.25
Spitfire XVI	'L'	F/Lt J B Arts	17.20	18.25
Spitfire XVI	'J'	F/Lt R F van D Wetters	17.20	18.25
Spitfire XVI	'C'	W/O J C van Doosendaal	17.20	18.25
Spitfire XVI	'V'	F/Lt J W Dekker	17.30	18.30
Spitfire XVI	'Y'	F/O A A Homburg	17.30	18.30
Spitfire XVI	'U'	F/O AP A Cramerus	17.30	18.30
Spitfire XVI	'N'	F/O J Vlog	17.30	18.30
Spitfire XVI	'A'	F/Lt W de Wolff	17.45	18.50
Spitfire XVI	'G'	F/Sgt M J Janssen	17.45	18.50
Spitfire XVI	'Z'	F/Sgt F van Valkenburg	17.45	18.50

No. 66 Squadron lå på Fairwood Common i England indtil den 17. marts og deltog ikke i operativ flyvning. Tiden i England blev anvendt til at træne skydning fra luften og øve bombekast. Medens eskadrillen lå i England forlod eskadrillechefen, S/Ldr R Easby, enheden og S/Ldr R Mathieson overtog i stedet for.

Også No. 127 Squadron havde 21. februar forlagt til Fairwood Common og vendte ligeledes først tilbage til Schijndel den 17. marts. Fra den 1. til 16. marts affyrede eskadrillen 18.493 skud 20 mm og 6.720 skud 12.7 mm under træning i angreb mod jord- og luftmål. Der blev i samme periode også kastet 657 bomber mod øvelsesmål.

No. 145 Wing

No. 145 Wing bestod af fire eskadriller (No. 74, 340, 341 samt 345 Squadron) og var stationeret på B.85 Schijndel. Den ene af eskadrillerne, No. 341 Squadron, var i England for at konvertere til Spitfire Mark XVI og deltog derfor ikke i dagens operationer.

No. 145 Wing var under kommando af Group Captain T L B Guinness OBE, der havde overtaget ledelsen i november 1944. Som Wing Commander Flying havde man W/Cdr R W F Sampson, DFC & Bar.

Squadron Leader Anthony John Reeves var eskadrillechef for No. 74 Squadron. Han blev født i 1920 og meldte sig til RAF ved krigens start. I 1941 blev han udnævnt til officer og gjorde blandt andet tjeneste på Malta og Mellemøsten. Han fløj først ved No. 261 Squadron og senere fra No. 185 Squadron, før han kom til No. 74 Squadron, som han blev chef for i december 1944. Han fik sit første DFC i januar 1945 og han havde på dette tidspunkt gennemført 250 operative togter. I oktober samme år fik han sit næste DFC, som blev givet for hans tjeneste som chef for No. 74 Squadron og de flyvninger han gennemførte i denne periode. I Royal Air Force er No. 74 Squadron på grund af dets eskadrillemærke også kendt som Tiger Squadron. Eskadrillens valgsprog er 'I fear no man'.

No 74 (Trinidad) Squadron fløj to missioner den 1. marts 1945. Den første mission blev fløjet af fire Spitfires, så snart det blev lyst. Opgaven lød på væbnet rekognoscering sydvest for Utrecht med henblik på at hindre vejtrafik i dette område. F/O C Horn i Spitfire RR200 vendte om kort efter start på grund af tekniske vanskeligheder, men de øvrige tre piloter fortsatte. Togtet kom kun til at vare en time fordi vejret begyndte at lukke og vejret blev ikke bedre før sidst på eftermiddagen.

Spitfire IX LF	RR187	P/O K Butler	07.30	08.30
Spitfire IX LF	RR200	F/O C Horn	07.30	07.40
Spitfire IX LF	PV147	P/O J Daizell	07.30	08.30
Spitfire IX LF	PL138	P/O D L Johnson	07.30	08.30



Wing Commander 'Sammy' Ralph William Fraser Sampson, DFC & Bar under landing på B.85 Schijndel. Han var i marts Wing Commander Flying i No. 145 Wing. Sampson blev født i 1915 i Chile af skotske forældre Han voksede op hos slægtninge i England og arbejdede for et forsikringsselskab, da han meldte sig til London Scottish Territorials i 1937. Ved krigens begyndelse blev han sendt til officersskolen Sandhurst, men søgte i 1941 over til RAF, hvor han i juni 1942 tilgik No. 602 Squadron. Under raider på Dieppe i august samme år nedskød han en Fw 190, muligvis nedskød yderligere en Fw 190 og beskadigede to Do 217. I december 1942 blev han overflyttet til No. 131 Squadron for at udfylde pladsen som Flight Commander. Han forblev i No. 131 Squadron i 13 måneder før han igen blev forflyttet. I første omgang som skydeinstruktør før han i marts 1944 kom på CGS Course. I april 1944 fik han sit første DFC og blev samtidig sendt til hovedkvarteret for No. 10 Group for at være stabsofficer. I løbet af sommeren 1944 lykkedes det for ham at få lov til at flyve flere operative togter selv om han var stabsofficer. I december 1944 overtog han ledelsen af No. 127 Squadron efter at eskadrillechefen var blevet skudt ned. I januar 1945 kom han til franske No. 145 Wing, hvor han blev Wing Commander Flying. Sampson nedskød fire fjendtlige maskiner i løbet af krigen, havde en mulig nedskydning og beskadigede fem tyske fly. dertil kom et enkelt ødelagt tysk fly på jorden. Sampson døde den 31. januar 2003 i Bishopston i Skotland. (IWM)

Klokken 17.15 kom 12 Spitfires fra No. 74 Squadron på vingerne for at bombe fjendtlige mortarstillinger i Hochwald skoven. Også her spillede vejret ind, men flyene var i stand til at aflevere deres bombelast i det befalede område. Alle tolv fly returnerede uskadte.

Spitfire IX LF	RR187	Capt B A Human	17.15	18.10
Spitfire IX LF	RR200	F/Sgt L J de Senneville	17.15	18.10
Spitfire IX LF	PY147	P/O L G Turner	17.15	18.10
Spitfire IX LF	PT999	W/O G F Lambert	17.15	18.10
Spitfire IX LF	MK288	F/O J S Bennett	17.15	18.15
Spitfire IX LF	NH531	F/Lt C M Davis	17.15	18.15
Spitfire IX LF	PT858	P/O R Shirkie	17.15	18.15
Spitfire IX LF	PL454	W/O M H Eyres	17.15	18.15

Spitfire IX LF	NH469	F/Lt W W Peet	17.15	18.15
Spitfire IX LF	NH261	P/O J Church	17.15	18.00
Spitfire IX LF	PT399	F/Lt P A Morgan	17.15	18.15
Spitfire IX LF	PL138	Sgt H Berglund	17.15	18.25

No. 340 Squadron fløj også to missioner i løbet af den 1. marts. Første mission var en Rail Interdiction, som blev gennemført af fire fly, der dog alle på grund af det dårlige vejr bragte bomberne med tilbage.

Eskadrilledagbogen oplyser:

The programme was again rail interdiction North of the Rhine. Bad weather interrupted this however and in the afternoon another show was laid on.

Four aircraft led by Lt. de Larminat took off at 09.05 on interdiction. 10/10 cloud between 200 and 7.000 feet resulted in the bombs being brought back. Our aircraft had landed by 09.29 hours.

Følgende piloter deltog i morgenens togt:

Blue Section

Spitfire XVI	TB138	Lt Larminat	09.40	10.20
Spitfire XVI	TB363	Sgt Girardeau	09.40	10.20
Spitfire XVI	TB289	Lt Lepage	09.40	10.20
Spitfire XVI	TB347	Lt Blanc	09.40	10.20

Da vejret klarede lidt op i løbet af eftermiddagen fik alle eskadrillerne i No. 145 Wing til opgave at nedkæmpe tyske morterstillinger i Hochwald skoven. De tyske morterer opholdt de canadiske styrkers fremrykning gennem skoven i retning af Xanten. Blandt canadierne var slaget kendt som Battle of Hochwald Gap. Canadierne med 90.000 infanterister, 1300 artilleripiecer og omkring 1.000 kampvogne forsøgte at presse sig gennem Hochwald og Balberg Wald, medens 10.000 tyske infanterister og omkring 100 kampvogne forsøgte at sinke dem så meget som muligt. Selv om tyskerne var stærkt underlegne, udkæmpede de en formidabel henholdende kamp - det meste af tiden med fuld føling med fjenden. Kampene i Hochwald varede fra den 27. februar til den 3. marts.

Eskadrilledagbogen for No. 340 Squadron fortsætter:

The weather improved towards 15.00 hours and all squadrons were ordered to attack at 15 minutes intervals German mortar positions in the Hochwald Forest which were holding up the Canadian advance. Twelve aircraft of 340 Squadron led by Capt de Bordas took off as seconde squadron at 16.45 hours and bombed at 17.00 hours. Thirty six air burst anti-personnel bombs were dropped and all fell in the correct target area which was also well strafed. All aircraft returned safely.

Det med at alle fly returnerede 'safely', skal tages med en gran salt. Sgt/Chef Girardeaus Spitfire TB363 'Z' blev ramt af flak over Hochwald og efter landingen blev flyet afskrevet som 'damaged beyond repair'.

Følgende piloter fra No. 340 Squadron deltog i togtet:

Blue Section

Spitfire XVI	TB138	Lt Larminat	16.40	17.40
Spitfire XVI	TB347	Lt Blanc	16.40	17.40
Spitfire XVI	TB528	Lt Lepage	16.40	17.40
Spitfire XVI	TB363	Sgt/C Girardeau	16.40	17.40

Red Section

Spitfire XVI	TB247	Cpt de Bordas	16.40	17.40
Spitfire XVI	TB289	Lt Beraudo	16.40	17.40
Spitfire XVI	TB287	Sgt/C De Reynal	16.40	17.40
Spitfire XVI	TB335	Asp Chambon	16.40	17.40

Yellow Section

Spitfire XVI	TB338	Lt Hardi	16.40	17.40
Spitfire XVI	TB496	Cpt Osmanville	16.40	17.40
Spitfire XVI	TB359	Lt Oarre	16.40	17.40
Spitfire XVI	TB286	Sgt/C Graillot	16.40	17.40

No. 345 Squadron under ledelse af Commandant Garston Marie Francois Guizard fløj også to missioner i løbet af den 1. marts. Guizard, der havde overtaget kommandoen af No. 345 Squadron i oktober 1944, var uddannet på Saint Cyr i 1931-33 og fortsatte i det franske flyvevåben efter krigen. Oberst Guizard blev dræbt den 16. september 1960, da hans Nord-Atlas 2501 styrtede ned i bjergene ved Aurés i Algier.

Klokken 07.05 kom fire Spitfires HF IX fra No. 345 Squadron på vingerne for at flyve en væbnet rekognoscering, hvor de angreb jernbanelinierne mellem Zwolle og Amersfoort. En af deres bomber var en direkte træffer på jernbanelinien, hvilket afbrød jernbaneforbindelsen. På vej tilbage opdagede de i området ved Geldern to militære lastbiler, som de angreb og beskadigede.



Commandant Garston Marie Francois Guizard, der overtog ledelsen af No. 345 Squadron i oktober 1944 og førte eskadrillen indtil krigens slutning. Han blev dræbt i 1960, da hans transportfly styrtede ned i bjergene i Algier.

Lieutenant Decroo blev ifølge eskadrilledagbogen ramt af tysk luftværnsskyts og foretog en mavelanding omkring en halvanden kilometer nord for Maas. Pierre Marie Decroo kom ikke noget til og flyet var i luften nogle dage senere. Decroo fløj allerede samme eftermiddag sin næste mission. Decroo fortsatte i fransk flyvning efter krigen og blev som testpilot i oktober 1947 frygtelig forbrændt. Han blev dræbt under et flyveuheld ved Val de Grace den 23. maj 1950.

Red Section

Spitfire IX	PT947	Lieut Decroo	07.05	07.55
Spitfire IX	PL210	Sgt Juventin	07.05	08.30
Spitfire IX	ML412	Lieut Le Boette	07.05	08.15
Spitfire IX	PV185	S/Lt Roger	07.05	08.15

Sidst på eftermiddagen startede tre sektioner af fire fly for at bombe og beskyde tyske mortarstillinger i den østlige del af Hochwald skoven. Ifølge eskadrilledagbogen fald alle bomberne i målområdet.

Red Section

Spitfire IX	ML407	Commandant Guizard	16.55	17.55
Spitfire IX	MK910	Lieut Gelly	16.55	17.55
Spitfire IX	PL185	S/Lt Vuillemain	16.55	17.55
Spitfire IX	PL210	Sgt Juventin	16.55	17.55

Yellow section

Spitfire IX	PT559	Asp Fontanay	16.55	18.00
Spitfire IX	PL133	Capt Lemaire	16.55	18.00
Spitfire IX	PV185	S/Lt Roger	16.55	18.00
Spitfire IX	RR189	Lieut Perseval	16.55	18.00

Blue Section

Spitfire IX	PV155	Capt Guerin	16.55	18.00
Spitfire IX	ML412	Lieut Robveille	16.55	18.00
Spitfire IX	NH540	Lieut de Bouillane	16.55	18.00
Spitfire IX	NH457	Lieut Decroo	16.55	18.00