



Crash No 342

Boston BZ234

22-10-1943

De drie Boston squadrons van No.2 Group – Nos. 88, 107 en 342 squadron – ontvingen opdracht om een low-level raid op volle sterkte – 38 vliegtuigen met een gemengde lading van 500 lbs M.C. 11 secs. delay en 500 lbs M.C. 0,025 secs. delay – op de Belgische vliegtuigfabriek te Courcelles uit te voeren. Leider van de operatie was Wg.Cdr. England, tevens commanding officer van No.107 squadron.

Zeven Typhoon squadrons van Fighter Command moesten de Bostons op hun terugweg escorteren.

Teneinde zoveel mogelijk buiten de bekende Flakzones te blijven was landfall gepland tussen Walcheren en Schouwen om vervolgens via Colijnsplaat een ZO koers te blijven volgen. Wanneer de formaties de kust naderen blijkt echter dat ze een aantal kilometers uit de koers zijn geraakt waardoor ze – in plaats van Noord-Beveland – de zeedijk bij Westkapelle aanvliegen. Mogelijk is dat het kompas van Wg.Cdr. England een afwijking van 5° heeft aangewezen alhoewel het enkele dagen eerder nog was gecontroleerd.

Wat het ook was; de formaties vlogen tussen Westkapelle en Domburg over de zeedijk en vervolgens laag over het vlakke land richting Veere.

In en om Veere lagen verschillende Flakbatterijen en het scenario voor een ramp begon zich steeds duidelijker af te tekenen!

Effectieve afweer door Luftwaffe-Flak.

Flakregiment 35 – met haar 2 batterijen 8,8 cm en 30 stukken van 2 cm - waarvan delen bij Gapinge stonden opgesteld, opende als eerste het vuur gevolgd door de overige batterijen.

HS-Booten en zelfs marinepersoneel met mitrailleurs vuurden op de toestellen waarvan de neusschutters met hun mitrailleurs terugvuurden maar niets troffen en in een tijdsbestek van minder dan vijf minuten werden vijf Boston toestellen neergeschoten!

Flt.Lt. John Reeve nam na deze zware catastrofe de leiding over waarna de formatie via het Sloegebied en Hulst op boomtophoogte Courcelles aanvloog. Vlak voor het beoogde doel werd tot 500 meter opgetrokken waarna men bemerkte dat men zo'n 3,5 mijl ten oosten van het doel zat.

Meerdere Bostons bombardeerden niettemin met hun 250 lbs explosieven het industriegebied waar toevalig over heen werd gevlogen waarna de koers naar Engeland werd verlegd om via Knokke het vasteland te verlaten.

De escort missie van de Typhoon's.

Zo ook de Typhoon's, die niet werkeloos bleven toekijken! Volgens het KTB Generalkommando LXXXIX Armeekorps werden om 15.55 uur scheervluchtaanvallen met boordwapens op Stützpunkt Cadzand-Hafen en de nabijgelegen Flugplatz Het Zoute uitgevoerd.

Er werd slechts lichte schade aangericht en één soldaat liep lichte verwondingen op maar het geheel was voldoende reden voor de Luftwaffe om te reageren.

Vanaf Schiphol stegen om 15.50 uur 16 Bf 109's van JG 3 op om in te grijpen in de operaties nabij het Scheldegebied. De formatie arriveerde echter te laat om nog iets te kunnen uitrichten. Om 16.40 uur waren de Bf 109's weer op Schiphol terug!

War Diary No. 2 Group

Thirty six aircraft, twelve each from Nos. 107, 342 and 88 squadrons, took off at 13.45 hours and last landed at 16.31 hours. The coast was crossed over **Domburg** south of intended track and four of leading six aircraft were seen shot down by L.F.(light Flak) and collision.

The formation carried on to target despite confusion due to loss of leading aircraft and passed over target, which was not identified until too late owing to the confused industrial area and industrial haze.

The aircraft did not bomb and altogether six aircraft failed to return.

War Diary No. 107 squadron (Form 541)

Thirty six Boston IIIA aircraft of Nos. 88, 107 and 342 squadrons, led by Wg.Cdr. England, were detailed to attack the Aircraft and Aero-engine Repair Works at Courcelles.

Six aircraft of No.107 squadron were unable to locate primary target owing to difficulty of identification due to industrial area and industrial haze from slag heaps, coal mines etc.

One aircraft abandoned task at 14.25 hours owing to premature emptying of petrol tank and the reserve aircraft **T** took its place in the formation.

Four aircraft were seen to be shot down at Veere at 15.07 hours.

One aircraft, believed to be a/c **A** seen with starboard engine on fire but under control flying southwards.

One aircraft, believed to be a/c **D** seen on fire and this aircraft exploded and fell in channel between Walcheren and Noord-Beveland. Two aircraft seen on fire and seen to collide and break up in the air and these last two aircraft are believed to be **G** and **K**.

Large flocks of birds of many kinds were encountered over enemy coast and estuaries and considerable minor damage caused to a/c **V** and **F** as a result of hitting them.

Raid reports of two aircraft remain outstanding as a/c **C** landed at Kenley and a/c **R** at Manston.

Medium, light and heavy Flak encountered at Domburg and intense accurate light Flak and machine-gun fire as well as a little heavy Flak encountered at Veere.

War Diary No. 88 squadron (Form 541)

The enemy coast was reached at a landfall, which was slightly to the south of the correct pinpoint and the machines crossed Walcheren Island. Here a concentration of light Flak was met and four boston's of the leading six of No.107 squadron were shot down.

This resulted in a little confusion but the correct track was flown nevertheless. No.88 squadron flew as the last two formations to No.107 squadron (leading with 12) and No.342 (second with a further 12).

After the correct time-interval the bombers climbed to bombing height but the target could not be located.

This was partly due to the fact that the course flown diverged slightly to the starboard of the correct course, and partly due to the presence of a large number of industrial buildings and dumps in the target area.

Some of 88's crews asserted at interrogation that they had seen the target quite clearly but it was too late then to turn away and attack.

In any event this would not have been a wise move.

As a result the target was not bombed by any aircraft and the raid was totally abortive.

Flt.Sgt. R.A.J.Chappel (BZ307) did not return to Hartford Bridge and no news was heard of him from elsewhere and he had been last seen near St.Niklaas, turning to port and leaving the formation on an almost reciprocal course.

The route overland was generally Flak-free, except near Eeklo airfield but more light Flak was accurately fired at Cadzand Bay on the way back. Here Flg.Off. J.C.Peppiatt's machine was hit in the starboard engine and had to be flown back on the port motor alone, being escorted, however, by the Typhoon's who had been correctly met at the appointed place.

In all seven machines of No.88 squadron made their way back to base but three machines, including that of the Wing Commander, landed at West Malling.

Flg.Off. J.C. Peppiatt had successfully landed on one engine at Manston.

When BZ307 was last seen near St. Niklaas, it appeared to be under control, both engines were running and no fire was visible. With the exception of Flg.Off. J.C.Peppiatt, who jettisoned his bombs at sea, all aircraft brought their bombs back to this country.

No photographs were taken and no enemy fighters were seen.

War Diary No. 342 squadron (Form 541)

Thirteen aircraft, led by Wg.Cdr. Henry de Rancourt, were detailed to attack aero-engine and aircraft repair works at Courcelles but did not bomb owing to difficulty in identifying target, the Wing Commander's own navigator being blinded by a bird just on getting to target.

Flak: intense light and little heavy Flak crossing the coast on way to target and intense light and moderate heavy Flak on return crossing.

Routes: made landfall approximately at Domburg and joined correct track as soon as afterwards possible and enemy coast on return crossed slightly east of Knokke airfield.

Many aircraft had perspex damage by birds and several navigators were hit in face. Some aircraft damaged by Flak and all aircraft used their guns at both crossing of the Dutch coast.

Aircraft **R** (BZ393) seen hit by machine gun bullets south of Westkapelle. Starboard engine caught fire and aircraft hit a hedge on trying to land in field and seen to catch fire.

Aircraft **T** hit by machine gun bullets and pilot wounded on crossing coast to target after which the task was abandoned and the bombs jettisoned in sea on return journey.

The aircraft landed at Manston.

Flakkommandeur Vlissingen

0406 Flakalarm! Laut Luchs ein Ziel in Richtung 8 Entfernung 13 km.

0407 Kampfmittel melden Motorengeräusche in Richtung 8-9.

Maschine schießt gültiges ES und fliegt nach Richtung 6 aus.

0420 Kriegswache Ruhe!

0508 Flakalarm! Ein Ziel in Richtung 6 Entfernung 20 km.

0509 Motorengeräusche aus Richtung 6 näherkommend, die nach Richtung 9 auswandern.

0515 Kriegswache Ruhe! Ziel ist nach Richtung 9 ausgeflogen.

0640 Kriegswache Achtung und Dämmerungsbereitschaft!

0651 Flakalarm! Luchs hat ein Ziel in Richtung 9 aufgefaßt Entfernung 24 km.

0715 Kriegswache Ruhe!

1048 Flakalarm! Kampfmittel melden Motorengeräusche aus Richtung 11, die nach 11 auswandern.

1054 **Nordbatterie hat eine Lightning aufgefaßt, Zielhöhe 8000 m.**

1100 Kriegswache Ruhe! Ziel ist nach Richtung 5 abgeflogen.

1109 Flakalarm! Motorengeräusche aus Richtung 2-3 näherkommend.

1110 Luchs hat in Richtung 1 ein Ziel aufgefaßt Entfernung 8 km.

1112 Stände Souburg und Flugplatz heben in Richtung 1 eine Spitfire aufgefaßt, Zielhöhe 9000 m.

1116 Kriegswache Achtung! Maschine steht in Richtung 7 im Abflug.

1504 Flak – und Fliegeralarm! 4./847 meldet mehrere Thunderbolt in Richtung 12.

1505 Laut Domburg in Richtung 12 mehrere viermotorige Bomber mit Kurs Domburg.

- 1506 Dishoek meldet Tiefflieger über Domburg, es handelt sich nicht um viermotorige Maschinen sondern um Boston.
- 1507 Ca.50-60 Boston im Tiefflug über der Insel mit Kurs Richtung 10-3. Dishoek meldet in Richtung 12 Bombenabwürfe. Die Bomber überflogen Veere wo sie die 2 cm und 3,7 cm Stände der 6./810 mit Bordwaffen angreifen ohne jedoch Schaden anzurichten.
**Die Stände der 6./810 in Veere, die 4./847 und 8./202 sowie 2./- und 3./Flakreg. 35 (mot) bekämpfen die Maschinen mit 40 Schuß 3,7 cm, 1062 Schuß 2 cm und 600 Schuß MG.
5 Maschinen werden zum Absturz gebracht!**
 Davon liegen 3 Boston bei Veere (1 im Wasser, 2 am Strand), 1 Boston bei Aagtekerke und 1 Boston der Bahnstrecke bei Goes. Die Besatzungen sind tot oder gefangen genommen.
- 1514 4./847 meldet Bombenabwurf in Richtung 11 und 12
- 1518 Veere meldet Rückflug der Maschinen.
- 1519 Laut Fluko Breda 2 Ju 88 im Tiefflug über der Schelde; Vorsicht bei Feuereröffnung, da eigene Jäger in der Luft.
- 1520 Scheinwerfer 6 meldet 2 Me 210 aus Richtung 3 im Tiefflug über der Schelde.
- 1525 Laut Gent bei Ostende 20 Typhoon. **Von Brüssel starten 21 Fw 190 zum Alarm!**
- 1531 Die bei Ostende eingeflogenen 20 Typhoon und Thunderbolt haben Kurs 10-5
- 1532 Eigene Jäger stehen bei Gent.
- 1537 **Seedeich meldet Flakfeuer in Richtung 8, weit.**
- 1544 Laut Gent neue anfliegende Verbände aus Richtung 9. **Von Lille starten 10 Me 109 zum Alarm!**
- 1552 Fliegeralarm! In Richtung 6 mehrere Luftziele, Entfernung 15 km.
- 1553 Zehn Typhoon fliegen aus Richtung 3 mit Kurs 8-9 über das südliche Scheldeufer in 1500-2500 m **und werden von der Südbatterie mit 48 Schuß 10,5 cm beschossen.** Die Salven liegen zunächst zu Kurz sodaß Erfolge nicht beobachtet werden konnten. Die Maschinen fliegen nach Richtung 8 aus und werden nach Beobachtung von Dishoek von eigenen Jägern angegriffen.
- 1600 Laut Südbatterie sind die Maschinen in Richtung 9 verschwunden. Nordbatterie hat in Richtung 9 eigene Jäger aufgefaßt.
- 1605 Entwarnung und Kriegswache Ruhe!

KTB 32. Minensuch Flottille (RM 69-196)

- 1504 (bis 1529) 50 bis 60 Boston im Tiefflug über Walcheren mit Kurs West nach Ost.
Bombenabwurf und Bordwaffenbeschuß der Flakstände!
Fünf Maschinen abgeschossen!
- 1553 (bis 1605) 10 Typhoon über Vlissingen Höhe 1500 bis 2500 m.

Zware verliezen voor de Boston formaties.

- o Boston Mk.IIIa (BZ203) van No.107 squadron – om 13.45 uur gestart van Hartfordbridge te Hampshire – werd om 15.07 uur door de afweer neergeschoten.
 De machine stortte op 600 meter ten oosten van de haven van Veere in het Veerse Meer.
 Sgt. Clifford Rodham †
 Zijn stoffelijk overschot werd ter plaatse uit het water geborgen waarna hij op 25 oktober op de Noorder begraafplaats ter aarde werd besteld.
 - Plt.Off. Neville Gardner †
 Zijn stoffelijk overschot spoelde op 15 november nabij Wolphaartsdijk aan. Tijdens de lijkschouwing meende men dat hij ongeveer drie maanden in het water moet hebben gelegen! Op 17 november werd hij op de Noorder begraafplaats ter aarde besteld.
 - Plt.Off. Thorkild Hoeg mia
- Runnymede Memorial Panel 132

Proces-Verbaal Marechaussee Post Wolphaartsdijk

Wegens het vinden van een in verren staat van ontbinding verkeerend menschenlijk d.d. 15 November 1943 in de gemeente Wolphaartsdijk, door Jan van der Weele, landbouwer en wonende te Wolphaartsdijk.

Op den vijftienden November 1943 omstreeks 08.30 uur werd mij, Thomas van Gemert, Opperwachtmeester der Marechaussee, Postcommandant, behoorende tot opgemelde Groep, door het schoolgaande zoontje van J. van der Weele, wonende in den Egbert Petruspolder te Wolphaartsdijk, medegedeeld dat er in den Zandkreek aan den Egbert Petruspolder een lijk van een mensch was aangespoeld, hetwelk reeds in verren staat van ontbinding verkeerde.

In verband hiermede heb ik mij met den Heer Burgemeester der gemeente Wolphaartsdijk daar heen begeven. Ter plaatse gekomen wees J. van der Weele voornoemd mij een lijk van een mensch aan. Dat lijk verkeerde reeds in verren staat van ontbinding. Beide onderbenen ontbraken gedeeltelijk. Het onderlichaam was geheel naakt.

Het geslacht was niet meer vast te stellen. Aan het bovenlichaam hingen de kledingstukken in flarden omheen. De neus, de ooren en de oogen ontbraken geheel. Uit de kledingresten was te constateren, dat het een militair, vermoedelijk een vliegenier betrof omdat op zijn rug nog een gedeelte van een parachute of iets dergelijks was bevestigd.

Het lijk had mijns inziens reeds zes maanden in het water gelegen.

Bij fouillering werd op het lijk in de zakken van de aan stukken gescheurde kleeren gevonden : een identiteitsplaatje, vermeldende de naam Gardner, een heeren polshorloge, een geel mutsje, twee zilveren muntstukken en twee bronzen muntstukken (deze vier muntstukken droegen de beeltenis van Koning George), een gesloten gummi zakje, inhoudende een klein kompasje, klein in tweeën gebroken zaagje, twee landkaarten van Europa, drie Belgische bankbiljetten elk van 100 franc, één Belgisch bankbiljet van 50 franc, zeven Fransche bankbiljetten elk van 100 franc en zes Fransche bankbiljetten elk van 50 franc alsmede twee Nederlandsche bankbiljetten van 10 gulden.

Naar aanleiding hiervan hoorde ik de mij bekende Jan van Weele, die mij desgevraagd verklaarde : Op den vijftienden November 1943, zag ik dat aan den Egbert Petruspolder in den Zandkreek, onder de gemeente Wolphaartsdijk, een lijk van een mensch was aangespoeld.

Het lijk lag aan den buitenkant van de Zeedijk, beneden den dijk tegen de steenglooiing op het slijk. Daar het reeds in zeer verren staat van ontbinding verkeerde, heb ik het ter plaatse waar het gevonden werd, laten liggen. Aan de kledingresten te zien, meende ik dat het een lijk van een militair was. Ik heb mijn schoolgaand zoontje Marinus opdracht gegeven van het vinden van het lijk bij de Politie te Wolphaartsdijk kennis te geven.

Het gevonden lijk is door J. van der Weele voornoemd, met paard en wagen naar de begraafplaats alhier vervoerd, alwaar het in het lijkenhuisje is opgeborgen.

Dienzelfden datum is het lijk door Duitsche militairen met een vrachtauto afgehaald en naar Vlissingen vervoerd, alwaar het ter aarde zal worden besteld.

Het bij fouillering op hem bevonden geld, zoomede de andere voorwerpen, heb ik tegen bewijs van ontvangst aan de desbetreffende militair afgegeven.

Na bezichtiging van het op het lijk aangetroffen identiteitsplaatje, meende één dezer Duitsche militairen, dat het lijk was van een Australisch vliegenier

De vereischte meldingen zijn geschied.

Waarvan door mij, Opperwachtmeester, Post-Commandant, persoonlijk is opgemaakt dit proces-verbaal en overgegeven aan mijn Groeps-Commandant om te worden gezonden aan den Heer Burgemeester, Politie gezagsdrager te Wolphaartsdijk.

Wolphaartsdijk, 16 November 1943

w.g. de Opperwachtmeester Th. v. Gemert

gezien en doorgezonden 17 November 1943

w.g. de Hoofdwachtmeester, Groepscommandant E. Kronenburg

- Boston Mk.IIIa (BZ234) van No.107 squadron stortte om 15.14 uur neer in een schor op 300 meter van de rijksweg Goes-Middelburg aan de Sloedam onder Lewedorp.
De machine raakte een hek waarna een explosie plaatsvond en vervolgens in brand vloog.
Flg.Off. Donald Rowland Rennie Brown †
Zijn stoffelijke resten werden eveneens op 25 oktober op de Noorder begraafplaats bijgezet.
Flg.Off. Ed E. McCullough RCAF pow
Stalag Luft I - Barth
Flt.Sgt. Jack Shaw pow
Stalag 357 – Kopernikus

Proces-Verbaal Marechaussee Post Lewedorp

Naar aanleiding dat er op 22 October 1943 op een schor in de gemeente 's-Heer Arendskerke, een Engelsch vliegtuig zou zijn geland, heb ik, Lambert Sanders, Wachtmeester-Postcommandant der Marechaussee, gestationeerd te Lewedorp, gemeente 's-Heer Arendskerke, behorende tot opgemelde Groep, in opdracht van mijn Groepscommandant, op 23 October 1943 een onderzoek ingesteld, waarbij mij het volgende is gebleken :

Op 22 October 1943, omstreeks 16.15 uur, is op een schor op ± 300 meter van den zeedijk en ± 500 meter van den Rijksweg Goes – Middelburg, gelegen aan den Sloedam, een vliegtuig van Engelsche nationaliteit geland. De inzittenden van het vliegtuig zijn door Duitsche militairen, gestationeerd te Lewedorp, gevangen genomen.

Het vliegtuig was geheel vernield. Aan de burger bevolking werd geen schade veroorzaakt. De bewaking van het vliegtuig wordt waargenomen door Duitsche militairen.

- Boston Mk.IIIa (BZ223) van No.107 squadron werd door de Flak getroffen waarna de machine in botsing kwam met Boston BZ230. Het toestel stortte vervolgens neer op twee kilometer ten zuiden van Kamperland. De omgekomen bemanningsleden werden eveneens op 25 oktober op de Noorder begraafplaats begraven.
Flg.Off. John Robertson Brice †
Plt.Off. Vincent George Muddell †
Sgt. Robert Gibson †
- Boston Mk.IIIa (BZ230) van No.107 squadron werd door een directe voltrefter in de rechtermotor geraakt waarna de machine botste met de BZ223 en vervolgens met een snelheid van 280 mph tegen de grond sloeg op twee kilometer ten zuiden van Kamperland.
Ook hier werden de gesneuvelde bemanningsleden op de Noorder begraafplaats bijgezet. Opge-merkt kan worden dat in eerste instantie alleen Wg.Cdr. England kon worden geïdentificeerd.
Wg.Cdr. Richard Geoffrey England †
Flg.Off. Peter Anderson †
Plt.Off. Albert Ernest Kindell †
- Boston Mk.IIIa (BZ303) van No.107 squadron werd door meerdere vogelaanvaringen in meer of mindere mate beschadigd.
Flg.Off. J.C.Perkins safe
Plt.Off. S. Beckett safe
Sgt. Leonard Hanford safe
- Boston Mk.IIIa (BZ372) van No.107 squadron werd eveneens door meerdere vogelaanvaringen in meer of mindere mate beschadigd.
Flg.Off. B.G.Slip safe
Flg.Off. F.E.Thomas safe
Plt.Off. J.V.T. Bateman safe

- Boston Mk.IIIa (BZ253) van No.107 squadron werd door de Flak getroffen maar slaagde erin om op Kenley een voorzorgslanding uit te voeren.

Lt. S. van Walker		safe
Lt. M.P. Johnson		safe
S/S. J.A.Frey		safe

- Boston Mk.IIIa (BZ281) van No.107 squadron werd eveneens door Flak getroffen maar ook deze slaagde erin om terug te vliegen en een voorzorgslanding op Manston uit te voeren.

Flt.Lt. G.P.Vickers		safe
Flt.Lt. F.G.Turner		safe
Flg.Off. K.E. Kimber		safe

- Boston Mk.IIIa (BZ393) van 342 (FFAF) squadron stortte om 15.09 uur neer tussen Aagtekerke en Veere waarbij de machine op het moment van impact explodeerde.

Sgt. Georges Steimberg	FFAF	†
------------------------	------	---

Sgt Steimberg vloog onder de naam Lasson. Op 25 oktober werd hij op de Noorder begraafplaats bijgezet. Op 9 augustus 1949 werden zijn stoffelijke resten overgebracht naar het Franse Ereveld te Kapelle bij Goes.

Sgt. Julien Allain	FFAF	†
--------------------	------	---

Werd in eerste instantie op de tijdelijke militaire begraafplaats aan de Wouwschestraatweg te Bergen op Zoom begraven. Na de oorlog werden ook zijn stoffelijke resten overgebracht naar het Franse Ereveld te Kapelle bij Goes.

Lt. Charles Lang	FFAF	†
------------------	------	---

Hij werd als onbekende vlieger op 25 oktober op de Noorder begraafplaats begraven. Identificatie vond volgens brief Ministerie van Oorlog dd 14 mei 1946 afd.B IX No.246 eerst na de oorlog plaats.

- Boston Mk.IIIa (BZ376) van No.342 (FFAF) squadron werd door Flak en/ of mitrailleurvuur getroffen waardoor de piloot verwondingen opliep en de missie moest worden opgegeven. Het vliegtuig voeder vervolgens een noodlanding uit op Manston.

Plt.Off. M. Rousselot	FFAF	safe
Flg.Off. L. Mathis	FFAF	safe
Sgt. G. Leconte	FFAF	safe
Sgt. J. Carrette	FFAF	safe

- Boston Mk.IIIa (BZ208) van No.342 (FFAF) squadron liep door een vogelaanvaring schade op en waardoor tevens de navigator verwond werd aan zijn gezicht en gezichtsvermogen.

Wg.Cdr. Henry de Rancourt	FFAF	safe
Flg.Off. J. Paturau	FFAF	safe
Plt.Off. G. Sinibaldi	FFAF	safe
Sgt. J. Bagnalasta	FFAF	safe

- Boston Mk.IIIa (BZ307) van No.88 squadron – basis Hartfordbridge Hampshire – crashte in de omgeving van Gent.

Flt.Sgt. Melville Collinson Baynes	RNZAF	†
------------------------------------	-------	---

Zijn stoffelijk overschot werd op de stadsbegraafplaats van Gent ter aarde besteld.

Wr.Off. R.A.J. Chappel	pow
Stalag IVB Mühlberg-Elbe	
Flt.Sgt. F.K. Matthews	pow
Stalag IVB Mühlberg-Elbe	

- Boston Mk.IIIa (BZ205) van No.88 squadron werd door (naar alle waarschijnlijkheid) 10./202 in de rechtermotor getroffen waardoor het noodzakelijk was om op één enkele motor – geëscorteerd door Typhoon's - de Noordzee over te vliegen.

De piloot slaagde erin om op Manston een noodlanding uit te voeren.

Flg.Off. J.C.Peppiatt safe

Flg.Off. A.J.Duncan safe

Plt.Off. L.M.Dellow safe