

STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



Crash No 220

Mustang I - AP243

22-01-1943

IJzendijke



22 januari 1943

Op 21 januari ontvingen Nos.98 en 180 squadron (No.2 Group) hun eerste opdrachten die met de nieuwe B-25 Mitchell bommenwerper moesten worden uitgevoerd.

Met codewoord Z 885, waarmee de olietanks van de Raffinerie Nationale de Petrole en de Sinclair raffinaderij te Ertvelde-Rieme langs het kanaal van Gent naar Terneuzen werden aangegeven, moest het doel op de daaropvolgende dag worden gebombardeerd.

Beide squadrons moesten ieder zes vliegtuigen inzetten en het escorte zou worden gegeven door 16 P-51 Mustangs van Nos.169 en 268 squadron (Army Cooperation Command).

Hoewel de tweemotorige B-25 Mitchell een bommenwerper was voor aanvallen op middelbare hoogte (medium level), werd verrassenderwijs gekozen voor een aanval op lage hoogte waarbij vlak voor het doel moest worden opgetrokken om alsnog betrekkelijk veilig en effectief te kunnen bombarderen. De bomlading van elke Mitchell was vastgesteld op twee 1000 lbs MC's en vier 500 lbs MC's.

De route, zoals tijdens de briefing werd medegedeeld, zou gevlogen worden via Colijnsplaat en Hulst waarna, na de aanval, via Cadzand zou worden teruggevlogen.

De uitvoering van de aanval.

Kort van twee uur in de middag (locale tijd) werd het startbevel gegeven. De vliegtuigen van No.98 squadron startten als eerste waarbij de leiding in handen was van Wg.Cdr.Lewer. In zes paren vloog men op zeer geringe hoogte naar de Nederlandse kust. Het begon met pech; onderweg sloeg een zeemeeuw door het perspexglas van Mitchell FL210 waardoor Sqn.Ldr. Slocomb ernstige gelaatsverwondingen opliep en als gevolg hiervan moest de piloot de actie afbreken en terugkeren!

Nabij de kust klommen de Mitchell's naar 1500 voet waarna ze direct door de Duitse luchtafweer werden opgemerkt. Boven Hulst aangekomen zwenkte de formatie naar het zuiden en werd het kanaal gevolgd, richting Gent. Tijdens het naderen van de aan te vallen doelen bleek weldra weer de accuratesse en doeltreffendheid van de Flak, in eerste instantie van een in het kanaal verankerde drijvende luchtdoelbatterij – voorheen een rijnaak – en die als eerste het vuur opende.

Kort daarna - en na de eerste verliezen - werden de doelen getroffen. Inslagen werden waargenomen gevolgd door puindelen die de lucht in werden geslingerd alsmede omhoog wervelende zwarte rookwolken. Ondanks dit spektakel werd de aanval toch een fiasco; twee aken werden vernield maar de werkplaatsen, het spoorwegstation en de reservoirs bleken intact te zijn gebleven.

De 16 Mustangs van het escorte moesten de B-25's zo optimaal mogelijk beschermen. Om 13.55 uur waren zij van hun basis opgestegen en werden – bij Walcheren aangekomen – door de Flak hevig onder vuur genomen. Op hun beurt openden zij het vuur op het vliegveld Het Zoute en onder meer op de steunpunten Cadzand en Waterloo waarbij aan Duitse zijde drie gewonden vielen.

Hun gang van zaken na deze scheervluchtaanvallen zal nader worden weergegeven.

Het ingrijpen door II./JG 1

Om 14.56 uur waren vanaf Woensdrecht 10 Fw 190's van II./JG 1 opgestegen waarbij zich iets later nog een Rotte van 11./JG 1 aansloot. Ten noordwesten van Blankenberge kwam het kort na 15.00 uur aldus tot zware luchtgevechten waarbij de Luftwaffe het neerhalen van 2 Spitfires, 4 Mustangs en 3 Mitchell's claimde. Ver zat men er echter niet naast maar niettegenstaande was de inzet van het escorte niet tevergeefs! Nadat beide squadrons de strijd met de Duitse jagers aangingen moesten deze de bommenwerpers loslaten en met name voor

Mitchell FL672, welke reeds zes jageraanvallen had weerstaan, bleek de inzet van het escorte de redding te zijn! Volgens de Britse piloten werd met zekerheid één maar naar alle waarschijnlijkheid zelfs twee Fw 190's neergeschoten. De Luftwaffe leed echter geen verliezen.

Het met Spitfires uitgeruste No.167 squadron was withdrawal support opgedragen maar het kwam niet meer tot verdere gevechtscontacten. Dit in tegenstelling tot een sectie Spitfires van No.331 (Norwegian) squadron, die de achtervolgende Messerschmitt's in hun vizier kregen en tot de aanval over gingen!

In hun pogingen om de terugkerende bommenwerpers te beschermen gingen vier Mustangs verloren maar de Luftwaffe claims zagen er als volgt uit:

1512	Uffz. Vorhauer ¹	11./JG 1(01.)	Mitchell
1512	Ofw. Heesen ²	5./JG 1(26.)	Mitchell
1513	Olt. Leonhardt ³	6./JG 1(03.)	Mitchell
1514	Uffz. Vorhauer	11./JG 1(02.)	Spitfire
1515	Uffz. Kirchner	5./JG 1(05.)	Mustang
1515	Uffz. Stellfeld	5./JG 1(03.)	Spitfire
1518	Fw. Bugaj	11./JG 1(04.)	Mustang
1518	Uffz. Schmid	5./JG 1(02.)	Mustang
1521	Olt. Leonhardt	6./JG 1(04.)	Mustang

War Diary No. 98 squadron

Six aircraft of No.98 squadron were detailed to carry out the operation of the "First Battle Order" on 22 January 1943 and the bombload of each aircraft was 2 x 1000 lbs and 4 x 500 lbs.

The aircraft took off at 13.45 hours, weather being fine and the targets were Gent and Terneuzen.

Five aircraft bombed the targets and one aircraft returned with bombs owing to the pilot (Sqn.Ldr. Slocombe) being blinded by seagull breaking the perspex and cutting his face. One aircraft failed to return and this aircraft was seen to be hit by Flak and to crash on target with all the members of the crew presumed killed.

War Diary No. 180 squadron

Six aircraft detailed for operations! The marginally noted aircraft and crews set course at 14.05 hours to bomb the oil installations at Gent (Belgium) in company with six Mitchell aircraft of No.98 squadron.

The flight to the target was made at a low level and light and heavy Flak was experienced over the target which was bombed at heights varying from 1200 feet to 2000 feet (15.00 hours approx.).

Direct hits were observed on several oil installations and buildings, which resulted in thick black smoke and debris. Aircraft **A** was seen to be hit in the starboard engine just before reaching the target but continued to bomb. The return flight was made at a low level and slight Flak was encountered on crossing out the enemy coast. Enemy fighters (Fw 190's) attacked our formation and it appears that the aircraft **A** and **J** were shot down into the sea as a result of these attacks.

Six attacks were made on aircraft **B** during the period, the aircraft was flying with aircraft **A**, but were successfully beaten off and it is thought likely that one enemy aircraft may have been shot down.

The enemy fighters were eventually driven off by the Mustangs of No.169 squadron.

Bomb load: 4 x 500 lbs MC and 2 x 1000 lbs GP.

War Diary No. 169 squadron

Formed fighter attachment in conjunction with twelve Mitchell bombers of No.2 Group over Belgium – Target TAAS Gent. Moderate Flak near Walcheren and intense light Flak from armed trawler.

Bombers escorted on return journey.

Sqn.Ldr. L.T.Wallis and Flg.Off. F.A.S.Patterson did not return.

War Diary No. 268 squadron

Offensive diversionary sweep over Holland and Belgium with intense accurate Flak encountered on landfall at 51°23'North and 3° 30'East one aircraft being shot down (Flg.Off. M.M.Sinclair).

Aircraft continued to Sas van Gent, south to ten miles of Gent and then northwest and north and out northwest of Knokke with Flak positions attacked en route.

Nine Fw 190's encountered off coast and these were attacked with one enemy aircraft claimed destroyed and one probable. Large splash seen in sea and empty dinghy at 51° 51'North and 12° 07'East.

Flt.Lt. J.M.MacDonald also failed to return.

War Diary No. 167 squadron

Rear Cover – time up/ down 14.10 and 15.40 hours – with twelve Spitfire Mk.Vb's to withdrawal of 12 Mitchells and 16 Mustangs whereby the squadron patrolled between 2.000 and 4.000 feet five miles north of Knokke for 14 minutes. No shipping or enemy aircraft seen but three or four Mustangs were seen leaving the Dutch coast at sea level and some remarks were heard over the R/T regarding intensity of Flak on the coast and aircraft being in difficulties.

After attempts being made to contact a blue leader, who appeared to be in difficulties, the squadron went down to sea level to try to silhouette any enemy aircraft or friendly aircraft in difficulties.

As no aircraft were seen it was assumed that the bombers had crossed the coast off course and a wider sweep was made. As nothing was seen, the squadron went off patrol and landed safely at base.

War Diary No. 331 (Norwegian) squadron

Eleven aircraft took off at 14.10 hours for Circus 2 as they were to be target support to twelve Bostons bombing St.Omer, but they did not see the bombers. They crossed in over Calais at 12.000 feet and to St.Omer at 16.000 feet, then orbited in France meanwhile climbing to 30.000 feet.

Sections became separated as they dived to attack aircraft, which turned out to be friendly and each section returned to base individually.

Yellow landed at Manston with the engine on fire, he himself being all right.

Yellow 4 (2Lt. H.Spang) broke away and followed two Me 109's, both of which he shot down off Noorderhoofd (Walcheren Island)¹ and he was very short of petrol when he landed at Bradwell.

Combat Report 2Lt. H. Grundt-Spang

I was flying Yellow 4 with 2Lt. Jorstad and a few minutes after we crossed the French coast, I saw two Huns flying north several thousand feet underneath me. I reported them twice, all the time keeping my eyes on them but got no answer. After much hesitation I decided to turn after

¹ Deze claims kunnen op geen enkele wijze worden bevestigd.

them and kept well in under a layer of cloud. The Huns crossed the coast south of Ostend and continued on a north-easterly course along the coast flying almost line abreast.

When they were just off Knokke I decided to go down and started diving down. The Huns were flying at sea level without weaving and eventually I ended in a stern chase, which I had intended.

I opened up everything, but contrary to what I had thought, I did not overtake them until we were just off Westhoofd. When I was about 500 yards behind them I pulled up to about 500 feet and made an attack from above and behind on the Hun on the starboard side, which was still flying line abreast, but a few yards behind the other. I gave him a 3 – 4 seconds burst with cannons and MG's and noticed him pulling up to the right with black smoke pouring out. The other Hun broke to the left in a steep turn, which I had no difficulty at all to follow and gave him all the ammunition with 75 M.P.H. deflection. The Hun had an explosion in the cockpit and he rolled over on his back and straight into the sea. I looked around for the other enemy aircraft and saw it spin into the sea about 2.000 yards away and almost at the same time I saw a parachute open at very low altitude and the Hun landed in the sea just off the coast.

Well satisfied, I set course for home but steered a bit wrong course and had still not seen the English coast when I had six gallons left. My transmitter was unserviceable so I could not call a Mayday.

I saw land at Felixstowe and landed with my fuel gauge at zero at Bradwell Bay, where I informed North Weald what had happened and filled up my aeroplane and flew back to base. My range, when shooting at the Huns, was never more than 200 yards and cine-gun not used.

KTB II./JG 1

0820 (bis 1620) werden 5 Rotteneinsätze und 1 Einsatz mit 12 Fw 190 geflogen. 5. und 6. Staffel flogen die Rotteneinsätze – Morgen Seeaufklärung und Sperrflüge zwischen Vlissingen und Hoek van Holland die ohne Feindberührung geblieben sind.

Die um 1456 bis 1547 eingesetzten 12 Fw 190 hatten Feindberührung und Luftkampf mit einen aus 15-20 Lockheed Hudson mit --?—Jagdschutz bestehenden Feindverband usw usw.

Gefechtsbericht Uffz. Hans Vorhauer – 11./JG 1

Am 22.1.43 startete ich um 14.56 Uhr mit der 6./JG 1 als Rottenflieger in der Rotte des Uffz. Rauhaus. Im Planquadrat 22/5/4 bekamen wir 15.10 Uhr Berührung mit ungefähr 15 – 20 Lockheed Hudson und im Planquadrat 22/4/8 holte ich eine Hudson ein und flog sofort von hinten den ersten Angriff.

Mit zwei Feuerstößen aus 100 – 50 m Entfernung schoss ich den linken Motor der Hudson in Brand.

Daraufhin bekam sie mit der linken Fläche Wasserberührung und versank.

Nach dem Abschluß der Hudson um 15.12 Uhr sah ich links von mir eine Spitfire im Tiefflug und kurvte auf sie ein. Ich griff sie sofort von hinten unten an und beschoss sie aus 100 m mit einem Feuerstoß so, daß die Spitfire an der linken Motorseite und Fläche zu brennen anfang. Sie ging in flachem Winkel auf See nieder, schlug auf dem Wasser auf und versank sofort.

Abschußzeit war 15.14 Uhr und Abschlußhöhe 5 m.

Abschußort war 22/6/2 – 30 km NW Oostende.

Luftzeuge war Ofw. Heesen (5./JG 1)

Munitionsverbrauch: 150 Schuß MG 17, 90 Schuß MG-FF und 100 Schuß MG 151/20

Gefechtsbericht Fw. Karl Bugaj – 11./JG 1

Am 22.1.43 startete ich im Schwarm des Oblt. Leonhardt – 6./JG 1 – und um 15.15 Uhr griff der Schwarmführer eine Mustang an und brachte sie aus einer Höhe von 700 m zum Absturz. Eine andere Mustang, welche dem bedrängten Flugzeug von hinten unten anscheinend zu Hilfe kommen wollte, drückte nach dem Abschluß der Mustang durch Oblt. Leonhardt wieder nach links unten weg.

Ich nahm die Verfolgung auf, indem ich nachdrückte. Die Mustang versuchte im Tiefstflug zu entkommen. In etwa 10 m Höhe über Wasser kam ich aus etwa 40 m Entfernung zu Schuß und es montierte größere Blechteile von der rechten Rumpfseite und der rechten Tragfläche ab. Aus der rechten Rumpfseite schlugen Flammen mit dunkler Rauchfahne, die sich auf die rechte Fläche ausdehnten.

Da die Mustang plötzlich ihre Fahrt verlangsamte, mußte ich mein Flugzeug hochziehen und ging dabei in eine Linkskurve. Den Gegner konnte ich dann nicht mehr sehen.

Abschußzeit war 15.18 Uhr und Abschlußhöhe 10 m.

Abschußort war Planquadrat 22/4/7 – 40 km NW Oostende.

Der Munitionsverbrauch betrug 200 Schuß MG17, 80 Schuß MG-FF und 100 Schuß MG 151/20

Flakkommandeur Vlissingen

1447 Flakalarm! Goes meldet 6 Boston und 11 Hudson in Richtung 12.

1451 Mehrere Feindmaschinen bei Domburg, tief.

1453 Fliegeralarm! Veere meldet: die Maschinen haben Kurs Goes.

1455 Fliegen 6 Mustang aus Richtung 10 im Tiefflug südlich des Südufers mit Kurs 4.

Die Mustang werden von der 2./-, 5./-, 9./810 und 7./202 sowie 1./594 unter wirksames Feuer genommen und fliegen um 1458-1459 in Richtung 4 ab. Eine Maschine zeigt eine starke Rauchfahne und stürzt zwischen Watervliet und Ijzendijke ab, der Pilot ist flüchtig.

Zu gleicher Zeit fliegen 2 Feindmaschinen aus Richtung 4 Scheldeabwärts im Tiefflug mit Kurs 10.

Sie werden von der 2./-, 5./-, 9./810 und 1./594 beschossen und fliegen über See ab. Vier weitere Maschinen fliegen weiter südlich mit gleichen Kurs aus.

1459 Westkapelle meldet 4 neue Feindmaschinen aus Richtung 8. Zwei Maschinen fliegen aus Richtung 9 über 6 ab ohne den Gefechtsbereich berührt zu haben und die Maschinen werden erst bei Zeebrugge beschossen.

1502 1./594 meldet mehrere Maschinen von Richtung 9 nach 10 im Tiefflug, die den Gefechtsbereich nicht berühren.

1506 Südbatterie meldet 4 Boston von Richtung 5 nach 7; es handelt sich um insgesamt 11 Boston, die Kurs 3 nach 8 haben und in einzelnen Gruppen fliegen.

Zu gleicher Zeit fliegt eine Halifax im Tiefflug scheldeabwärts mit Kurs 9.

Die Maschinen werden von der 9./810, 1./594 und 10./202 beschossen und entfernen sich in Richtung 9.

1508 (bis 1510) 7 Fw 190 von Richtung 3 nach 8

1511 Es befinden sich jetzt 12 eigene Jäger in der Luft, Kurs 4 nach 7. **Flugplatz meldet dass fünf der abfliegenden Feindmaschinen durch Jäger abgeschossen worden sind.**

1516 Eine Fw 190 in Bergen op Zoom zum Alarm gestartet!

Es befinden sich insgesamt 13 eigene Jäger in der Luft.

1520 (bis 1535) Es befinden sich nur noch eigene Maschinen in der Luft.

- 1536 Entwarnung und kriegswache Achtung!
 1539 Kriegswache Ruhe! Luftlage ist ruhig.
 2032 Flakalarm! Eine unbekante Maschine über Veere.
 2036 Die Maschine ist in Richtung 11 abgeflogen.

Das Munitionsverbrauch beträgt: Marine 66 Schuß 10,5 cm – 16 Schuß 9,4 cm – 98 Schuß 3,7 cm – 1143 Schuß 2 cm und 171 Schuß MG.

Luftwaffe 139 Schuß 7,5 cm, 35 Schuß 2 cm und 525 Schuß MG.

Generalkommando LXXXIX. Armeekorps

- 1450 (bis 1550) In dieser Zeit mehrere Einflüge in Gruppen bis zu 20 Flugzeugen in Abschnitt A1 – 65 Infanterie Division und A2 – 712 Infanterie Division mit Tieffliegerangriffe auf Flugplatz Het Zoute, Stützpunkt Bastion Cadzand, Waterloo und verschiedene B-Stellen und Unterkünfte.
 Verluste: 3 Soldaten und 1 OT-Arbeiter verwundet; daneben geringe Sachschaden!
 Zwei feindliche Maschinen durch Jäger und eine Maschine durch Flak abgeschossen.

712. Infanterie Division

- 1510 (bis 1530) Feindliche Tieffliegerangriffe mit 20 Maschinen in breiter Front auf Stützpunkte und Widerstandsnerster zwischen Het Zoute und Waterloo wobei 3 Soldaten und 1 holländischer Zivilist verwundet wurden. Bei Schoondijke wurde ein Jäger – Muster Mustang – abgeschossen; der Pilot ist flüchtig. Bei Bassevelde – ostwärts Eekloo – verbrannte eine Maschine, die 4 Insassen kamen ums Leben! (uit 24/01: Der flüchtige Pilot der am 22.01.43 abgeschossene Maschine ist bei Biervliet durch eine Streife der Stabsbatterie Art.Abt.652 ergriffen worden.)

Proces - Verbaal Gemeente Ijzendijke

Op 22 januari 1943 des namiddags ongeveer drie uur, is door Prudent van Hijfte (landbouwer) telefonisch kennis gegeven aan den Gemeente-secretaris alhier, dat op een perceel bouwland onder deze gemeente in het gehucht Het Molentje, achter de hofstede van Eug. Dellaert, een vliegtuig brandend is neergestort.

Aan het gestelde onder A, eerste alinea van de Aanwijzingen voor de Centrale melding van ongevallen en voorvallen, welke op enigerlei wijze met oorlogshandelingen verband houden, is terstond voldaan.

Bij een ingesteld onderzoek is gebleken, dat een vliegtuig van een der met Duitschland in oorlog zijnde mogendheden een noodlanding heeft gemaakt (te weten een Engelsch vliegtuig!)

De Deutsche Weermacht, door den Gemeente-secretaris in kennis gesteld, was onmiddellijk ter plaatse.

De piloot is na de landing ontvlucht en zondag, 24 januari 1943 omstreeks 8.30 uur voormiddag door de Deutsche Weermacht (Feldpostnummer 16850 A) aangehouden en op transport gesteld.

Het vliegtuig wordt bewaakt door leden van de Deutsche Weermacht, die voor afzetting van het terrein hebben zorggedragen.

Concept George Spittael

Het was een heldere namiddag - 22 januari 1943 - toen Marcella Haertsens een bommenwerper zag, die uit de richting van Rieme-Bassevelde dorp naar de Landsdijk vloog. Opeens begon het vliegtuig (FL693) te branden. Tegelijkertijd kwam een ander vliegtuig - waarschijnlijk van dezelfde formatie – opduiken, bleef rond het brandende toestel draaien tot dat dit laatste snel hoogte verloor en uiteindelijk in de Gravenstraat op de Landsdijk neerstortte.

Het zware vliegtuig was eerst nog tegen een dikke boom gevlogen en viel achter het hof van Edgar Van Damme, waar het uiteenspatte. De brokstukken vlogen overal in het rond en één van de motoren kwam zelfs tegen het huis van Charles De Vriese langs de overkant van de straatweg terecht.

De bommenwerper had op voorhand zijn bomlading nog pogen af te werpen maar gelukkig ontploften de meeste bommen niet meer. Zelfs nog een 300 meter voor de plaats van het ongeval viel nog een kolos van 500 kg in het land aldus Raymond Martens, die een paar honderd meter verder woonde.

De Duitsers waren snel ter plaatse en zetten overal wachtposten uit. Twee bemanningsleden lagen dichtbij het neergestorte toestel, een derde lag iets verder en de vierde ontdekte men eerst later. Allen moeten op slag dood zijn geweest en iedereen hielp de doden te bergen. Op de Landsdijk moesten de timmerlieden Cyriel Fordeyn, zijn zoon en een knecht in opdracht van de gemeente eenvoudige houten bakken maken, vier ruwe planken een elkaar getimmerd, om de doden te bergen. Julien De Greve, die als enige op de Landsdijk nog een paard en wagen bezat, moest van de Duitsers de vier lijken opladen en naar het lijkenhuisje op het kerkhof van Eeklo rijden alwaar zij op 26 januari werden begraven.

Code Z 885/ Target Z 177 – de Britse verliezen

- Mitchell Mk.II (FL693) van No.98 squadron – om 13.51 uur gestart van Foulsham – werd door een voltreffer geraakt welke het toestel deed exploderen. De machine stortte om ± 15.00 uur neer tussen Boekhoute en Bassevelde en kwam neer achter het hof van dhr. Edgar van Damme in de Gravenstraat op de Landsdijk alwaar het uiteenspatte. De gehele bemanning kwam om het leven! Op 26 januari werden zij op de gemeentelijke begraafplaats van Eeklo ter aarde besteld.

Plt.Off. Roy Desmond Woods	†
Sgt. Herbert Francis Barber	†
Flg.Off. Lawrence Vernon Carrington	†
Flg.Off. Paul Gerard Solon	†

- Mitchell Mk.II (FL212) van No.180 squadron – om 13.55 uur van Foulsham opgestegen – werd eveneens door afweervuur getroffen. Als gevolg hiervan begon de rechtermotor hevig te branden waardoor de machine nauwelijks nog hoogte en snelheid kon houden.

Korte tijd later werd de formatie op de terugweg onderschept door Uffz. Hans Vorhauer. Hij schoof zijn Fw 190 onder de FL212, die hij abusievelijk voor een Hudson aanzag, en maakte met twee vuurstoten het werk af! De bommenwerper raakte met zijn linkervleugel het water en stortte vervolgens ter hoogte van de Belgische kust bij Blankenberge in de monding van de Westerschelde.

Wg.Cdr. Cyril Carlile Hodder	mia
------------------------------	-----

Runnymede Memorial Panel 118

- | | |
|--------------------------------|-----|
| Flt.Lt. Ralph Watkin | mia |
| Runnymede Memorial Panel 122 | |
| Sgt. Harold Liddell | mia |
| Runnymede Memorial Panel 156 | |
| Flg.Off. Robert Henry Longhorn | mia |
| Runnymede Memorial Panel 125 | |
| Plt.Off. Michael George Coyle | mia |
| Runnymede Memorial Panel 131 | |
- Mitchell Mk.II (FL678) van No.180 squadron – om 13.57 uur gestart van Foulsham – onderging eveneens hetzelfde lot. Deze machine werd door Ofw. Ernst Heesen (5./JG 1) neergeschoten waarna de machine neerstortte in de monding van de Westerschelde.

Plt.Off. Walter Henry Cappleman	mia
Runnymede Memorial Panel 131	
Wr.Off. Ralph Chaytor Brown	mia
Runnymede Memorial Panel 134	
Plt.Off. John Lewis Leigh	mia
Runnymede Memorial Panel 132	
Flg.Off. Daniel James Murray	mia
Runnymede Memorial Panel 127	

 - Mitchell Mk.II (FL672) van No.180 squadron⁴ – om 13.57 uur gestart van Foulsham - werd door de aanhoudende jageraanvallen zwaar beschadigd maar slaagde er desalniettemin in om naar haar basis terug te keren.

Sgt. T.J. Martin	safe
Sgt. A.N.Mercer	safe
Sgt. B.J.Smith	safe
Sgt. J.Scott	safe

 - P-51 Mustang Mk.I (AP243) van No.268 squadron – gestart van Snailwell Cambridgeshire - stortte om 15.01 uur neer op het land van Hr Dellaert nabij het gehucht Het Molentje op circa 2 km ten zuiden van Ijzendijke. Aanvankelijk wist de piloot zich schuil te houden maar s'avonds werd hij door een Streifzug van Stabsbatterie Artillerie Abteilung 652-719 Infanterie Division gevangen genomen.

Flg.Off. Morris Mowat Sinclair	pow
Stalag Luft III Sagan	

 - P-51 Mustang Mk.I (AL990) van No.169 squadron – gestart van Duxford Cambridgeshire - werd op ± 60 km ten westen van Walcheren neergeschoten door Fw Bugaj (11./JG 1). Deze achtervolgde de Mustang tot hij op ongeveer 10 meter boven de zee achter de staart van het vliegtuig hing. Vanaf zo'n 40 meter afstand opende hij het vuur waardoor delen van de rechtervleugel afbraken en de Mustang ploseling vaart minderde. Hierdoor vloog Fw. Bugaj zijn tegenstander voorbij en verloor hij het getroffen toestel uit het oog.

Flg.Off. Frank Alfred Sedger Patterson	mia
Runnymede Memorial Panel 128	

 - P-51 Mustang Mk.I (AP187) van No.169 squadron – om 13.55 uur gestart van Duxford Cambridgeshire - werd eveneens op ± 60 km ten westen van Walcheren

