

STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



Crash No 358

P-47 42-8514

30-11-1943

Ijzendijke



30 november 1943

Mission 143 van Eighth Air Force naar Solingen zou op een volledige mislukking uitlopen.

De inzet was om met 381 B-17's en B-24's het industriële hart van deze stad te vernietigen maar een gesloten wolkendek verhinderde de eenheden van 1. BD en 2. BD de aanval door te zetten zodat nog voor het bereiken van de Nederlandse kust werd afgedraaid. Uiteindelijk slaagden slechts een tachtig B-17's van 3. BD erin om tussen Blankenberge en Hoek van Holland het bezette gebied binnen te dringen en aldus tussen 11.55 en 11.58 uur hun bomladingen op voornamelijk gelegenheidsdoelen af te werpen.

Drie B-17's van 2. BD keerden niet op hun basis terug en nog eens negen toestellen werden beschadigd en aan boord van deze machines bevonden zich ook nog eens twee doden en tien gewonden.

Het escorte werd gevormd door 20 P-38 Lightnings van 55 FG en 327 P-47's van 4 FG, 56 FG, 78 FG, 352 FG, 353 FG, 355 FG en 356 FG. Eén Lightning en vijf P-47's gingen eveneens verloren terwijl daarnaast nog van beide typen één toestel met schade op de basis terugkeerden.

Tussen 12.25 en 14.30 uur verleenden 11 Spitfire squadrons van AEAFF (totaal 121 toestellen) alsmede een vooralsnog onbekend aantal Spitfire squadrons van Fighter Command ondersteuning en escorte aan de B-17 formaties op de terugweg. Ook maakten twee Typhoon squadrons – Nos. 198 en 609 - van de gelegenheid gebruik om een long range sweep tegen de Luftwaffe uit te voeren naar het vliegveld Deelen in de (vergeefse) hoop om de Duitse jagers na hun inzet op de grond te verrassen.

War Diary Second Tactical Air Force

--/-- Time up/ down 12.25 and 14.30 hours

32 Spitfires – 9 x 302, 11 x 308 and 12 x 317 squadron – escorted returning Fortresses from Dutch coast without incident.

--/-- 89 Spitfires – 8 x 19, 10 x 65, 11 x 122, 12 x 403, 12 x 421, 12 x 401, 12 x 411 and 12 x 412 squadron – for Ramrod 341 escort to Fortresses returning from Germany. Spitfires of Nos. 19, 65 and 122 squadrons made rendez-vous with bombers over Woensdrecht and others made rendez-vous at Oostmalle.

One aircraft returned early due to engine trouble and one aircraft of No.401 squadron developed engine trouble. The pilot was seen to attempt to bale out but did not succeed and the aircraft went straight into sea. Another aircraft of No.401 squadron developed engine trouble and asked for help but could not be located in cloud (not seen again).

War Diary No. 331 (Norwegian) squadron

--/-- Twelve aircraft, led by Major A.Austeen, took off at 12.45 hours to act as withdrawal cover to Fortresses bombing Solingen in Germany in Ramrod 341. The Wing flew in behind Walcheren and the other adjoining Islands coming out behind the bombers. The Wing escorted them half way back to the English coast, then returned to base without incident, landing at 14.25 hours.

War Diary No. 332 (Norwegian) squadron

--/-- The Wing was acting as withdrawal cover to Fortresses bombing Solingen. The Wing flew behind Walcheren and other adjoining islands coming out behind the bombers.

The Wing escorted them half way back to the English coast and then returned to base without any incident.

War Diary No. 401 squadron

--/-- The squadron flew to Bradwell Bay for briefing before proceeding on an operation. The squadron was airborne from Bradwell Bay on Ramrod 341 to act as part of Wing High Cover giving withdrawal protection to a number of Fortresses coming out of Holland after a bombing expedition in North-West Germany. The operation went as planned and the Fortresses were met coming out of **Oostmalle**. The weather over the sea was very bad, causing severe icing.

Flt.Lt. H.D.MacDonald's engine cut out on him and he glided about half way back to the English coast. About 30 miles from Bradwell Bay, he intended to bail out at 1.000 feet but got stuck and went straight into the water.

He has been listed as "missing believed killed". He was a great fighter pilot with a good future and it seems a pity that he had to go that way.

Also missing from this operation is Flt.Lt. A.E. Studholme. He also had engine trouble and when his engine cut, he was last heard of over Holland, **near the Dutch Islands**.

It is hoped that he baled out safely as he was one of the squadron's finest

De Duitse jachtinzet.

Alle eenheden van zowel JG 1 als JG 11 werden ingezet maar door de zeer slechte weersituatie kwamen slechts I./- en II./JG 1 in contact met de Amerikanen. Van deze Gruppen moeten we verder qua aantallen niet zo'n hoge dunk hebben; zo steeg II./JG 1 op met welgeteld 6 Fw 190's! De Messerschmitt's van III./JG 26 hadden weer andere problemen; deze toestellen waren dermate licht en onstabiel dat een formatie vormen in het slechte weer tot de onmogelijkheden behoorde en waardoor men zich moest beperken tot stragglers en andere incidentele mogelijkheden. Een en ander zou overigens twee claims op Amerikaanse jagers opleveren! II./JG 3 startte voor de gelegenheid met ± 20 Bf 109's vanaf Volkel en kwam boven het zuidwesten van Nederland al spoedig in gevechtscontact met een groep P-47's van 352 FG waarvan Hptm. Lemke en Obfw. Grünberg er elk een konden neerhalen! Daarnaast claimde de Gruppe nog een derde P-47 alsmede twee Herausschüsse van B-17's. II./JG 27 voerde eveneens verschillende gevechtsacties uit waarbij Oblt. Schramm eveneens een claim legde op het uit de formatie schieten van een B-17!

Flakkommandeur Vlissingen

1043 Flakalarm! Luchs meldet viele Ziele im Anflug aus Richtung 10, Entfernung 50 km.

1046 Ziele stehen in Richtung 11, Entfernung 35 km, anfliegend. Auswertung Goes meldet 200 Fortress II im Anflug aus Richtung 10.

1048 Fliegeralarm! Mehrere Bomberverbände mit Jagdschutz fliegen mit Kurs 2-4 ein, Zielhöhe 7600 m.

1051 Feuererlaubnis nach Funkmeß

1053 Nordbatterie hat 2 Maschinen in Richtung 10 aufgefaßt, die aber außer Bereich nach 11 abfliegen. Die Verbände fliegen nördlich mit Kurs Reichsgebiet ein ohne den Gefechtsbereich zu berühren.

1054 Weitere Verbände werden im Anflug aus Richtung 10 gemeldet, Entfernung 30 km, die ebenfalls außer Bereich nördlich nach Richtung 4 abfliegen.

1057 In Richtung 8 kurven mehrere Ziele, Entfernung 25 km. Es handelt sich wahrscheinlich um Jäger des Begleitschutzes. Veere meldet viele zweimotorige

- Maschinen über den Wolken, die durch ein Wolkenloch kurze Zeit aufgefaßt werden können.
- 1102 Nordbatterie hat – weit über Bereich – ca.45 Fortress aufgefaßt. Veere beobachtet 3 Verbände im Rückflug mit Kurs 2-10. Laut Diogenes sind im ganzen holländischen Raum deutsche Jäger! Feuerverbot für Funkmeß-schießen! Feuererlaubnis nur auf einwandfrei erkannte Feindziele!
- 1107 **Eine Fortress fliegt mit Kurs 3-12 in den Gefechtsbereich des Ostbatterie ein und wird nach Funkmeß mit 28 Schuß 10,5 cm bekämpft. Im Abflug wird sie noch von der 2./Flakreg. 35 mit 4 Schuß 8,8 cm beschossen.**
Laut Diogenes sind im ganzen holländischen Raum deutsche Jäger.
Feuerverbot für Funkmeß und Feuererlaubnis nur auf einwandfrei erkannte Feindziele.
- 1108 Fluko Breda meldet 120 viermotorige Bomber in mehrerer Verbände über Bord-Beveland.
- 1112 Laut Breda stehen über Schouwen 50 unbekannte Feindmaschinen mit Kurs 8-5
- 1118 Nordbatterie hat mehrere Verbände Boston mit Jagdschutz in Richtung 11 über Meßbereich aufgefaßt.
- 1123 Diogenes meldet 85 viermotorige Maschinen bei Hellevoetsluis, Kurs 3 nach 9.
- 1127 Scheinwerfer 16 meldet 20 Liberator mit Kurs 3-10
- 1131 Ost./- und Westbatterie haben den Verband aufgefaßt, der in 4000 m Höhe nach 10-11 abfliegt ohne den Gefechtsbereich zu berühren. Feindliche Jäger kreisen in grossen Höhen über Walcheren scheinbar die rückfliegenden Bomber erwartend.
- 1135 Laut Fluko Breda halten die feindlichen Rückflüge aus dem Reich an.
- 1143 Laut Gent fliegen bei Ostende mehrere feindliche Verbände aus.
- 1145 Breda meldet 24 Maschinen im Anflug aus Richtung 4, Entfernung 30 km. Ziele gehen nördlich außer Bereich vorbei.
- 1154 Ein Verband Thunderbolt fliegt über der Schelde mit Kurs 10 aus, Zielhöhe 8500-9000 m.
Laut Diogenes stehen im holländischen Raum nur noch vereinzelt deutsche Jäger.
Feuererlaubnis nach Funkmeß!
- 1203 Laut Breda fliegen die in den Raum Köln eingeflogenen Maschinen zurück.
- 1205 Laut Diogenes fliegen über die Oosterschelde neue Ziele mit Jagdschutz ein.
- 1210 Breda meldet laufend Rückflüge im Raume Breda bis Antwerpen. Ein Verband feindlicher Jäger wird in Richtung 10 im Abflug beobachtet.
- 1217 Mehrere Verbände zweimotoriger Bomber mit Jagdschutz fliegen nördlich vorbei, ohne den Gefechtsbereich zu berühren.
- 1221 Westbatterie meldet 5 Lightning in 7000-8000 m Höhe über der Stadt. Gent meldet neue Anflüge bei Ostende.
- 1226 **Bekämpft 1./-, 2./- und 3./I/Flakreg. 35(mot) eine Lightning, die in 1000 m Höhe in den Gefechtsbereich eindringt, mit 14 Schuß 2 cm und 32 Schuß 8,8 cm.**
- 1237 **2./-,3./-, 4./- und 5./810 bekämpfen eine Lightning die mit Kurs 3-9 in den Gefechtsbereich eindringt, mit 410 Schuß 2 cm und 232 Schuß 10,5 cm.**
- 1239 Mehrere Verbände fliegen in 50 km Entfernung nach 9 aus.
- 1300 Nordbatterie meldet eine Typhoon im Tiefflug über der Schelde, Kurs 4-9
2./-, 6./- und 7./810 beschießen die Maschine mit ihren Waffen, Zielhöhe unter 100 m.
- 1307 Fliegeralarm! Ca.60-70 feindliche Jäger im 7000 m Höhe über dem Gefechtsbereich.
- 1311 **3./- und 4./810 und 1./I/Flakreg. 35(mot) bekämpfen 3 Spitfire, die mit Kurs 4-9 in 7000 m Höhe in den Gefechtsbereich eindringen.** Gesamtmunitionsverbrauch:
116 Schuß 2 cm, 82 Schuß 3,7 cm, 8 Schuß 8,8 cm und 33 Schuß 10,5 cm.

- 1313 Twee Bomberverbande vliegen noordlich aufer Bereich mit Kurs 10 aus. Luchs meldet viele Einzelziele im Bereich.
- 1315 Abflug von ca. 70 Maschinen mit Kurs 9 wird beobachtet; Maschinen sind aufer Bereich.
- 1316 **Ein Fortress II fliegt in ca. 300 m Höhe scheldeabwärts und wird von der 2./-, 3./-, 4./-, 5./-, 6./- und 7./810 sowie 1./- und 2./I/Flakreg.35(mot) mit 60 Schuß 3,7 cm, 38 Schuß 4 cm, 32 Schuß 8,8 cm und 318 Schuß 10,5 cm bekämpft.** Treffer werden beobachtet!
- 1332 Entwarnung! Sämtliche Verbande stehen im Abflug.
- 1334 Kriegswache Ruhe!
- 1936 Flakalarm! Laut Luchs befindet sich ein Ziel in Richtung 3, Entfernung 28 km.
- 1937 Die Maschine steht in Richtung 2 mit Kurs Richtung 3-11, Entfernung 17 km und Höhe 9000 m.
- 1939 Luchs meldet Abflug des Zieles in Richtung 11, Entfernung 20 km.
- 1943 Breda faßt eine Maschine mit Kurs Richtung 3 nach 11 auf.
Das Ziel fliegt in 8300 m Höhe und 26 km noordlich des Gefechtsbereiches vorbei.
- 1952 Luchs ortet einen Rückflug aus Richtung 3, Entfernung 26 km.
- 1954 Das gemeldete Ziele steht in Richtung 2 über Nord-Beveland.
- 1957 Kriegswache Ruhe!

De verliezen van Eighth Air Force en AEF in en om Zeeland.

- P-38H (42-67038) van 20 FG/ 77FS stortte om 11.30 uur nabij Ierseke op 3 kilometer ten oosten van de Vlaktebrug in de Oosterschelde. Zeven machines van dit squadron waren ingedeeld om onder de hoede van 55 FG deel te nemen aan het escorteren. Uiteindelijk bleven er slechts vijf over, die de missie volbrachten en waarvan deze machine niet kon terugkeren!

1Lt. Robert L. Thomas

pow

Stalag Luft Barth Vogelsang

Nadat deze machine zich weer boven de Noordzee bevond moet de piloot besloten hebben om terug te keren en er met zijn parachute uit te springen. Hij werd door soldaten van de Wehrmacht te Krabbendijke gevangen genomen. Lt. Thomas overleed op 17 februari 1944 in het ziekenhuis te Stralsund aan meningitis en werd aansluitend op de begraafplaats te Barth begraven.

Na de oorlog werd zijn stoffelijk overschot overgebracht naar de Amerikaanse militaire begraafplaats Ardenens te Neuville-en-Condruz. Nog weer later werden zijn resten overgebracht naar de Golden Gate National cemetery te San Bruno-Californië. Volgens het KTB van het vliegveld Gilze-Rijen werd deze machine door een batterij van de Leichte Lw.Flak 668 neergeschoten. Ook is er een verslag van Hptm Mietusch van III./JG 26, die een P-38 had waargenomen die op een motor trachte terug te keren waarna hij dit toestel prompt neerschoot.

Het verslag van de Vlissingse Flak moet eveneens worden meegenomen vandaar de veronderstelling dat alle partijen het wel eens op een en dezelfde machine gemunt kunnen hebben gehad met de crash in de Oosterschelde als uiteindelijk resultaat.

Luchtbeschermingsdienst gemeente Krabbendijke

Onderwerp: neerkomen van een parachutist te Krabbendijke

Heden, 30 November 1943, ongeveer 10.30 uur des voormiddags, werd vanuit de Commandopost van den Luchtbeschermingsdienst dezer gemeente waargenomen,

Personally called the aircraft, that were missing, on the M/T several times but received no reply. Informed Wing once more that three of our a/c were still missing.

Statement Stanley O.Miles – 1Lt Air Corps. Loss of 1Lt.Robert Edward Babbitt
We were flying at approx. 30.000 feet when two Me 109's passed by our starboard side about 100 yards away. At that time Lt.Babbitt was on my wing. We made several sharp left and right turns and in the process he fell to the rear. At the conclusion of the manoeuvre approx.100 yards separated Lt.Babbitt from the rest of the flight. I looked back periodically to observe his whereabouts and I was able to account for him for about two minutes. When I noted his absence I scanned the area and observed a dogfight, below and to the rear in which five or six planes were participating. I notified the flightleader and we reversed our course to participate in the engagement. However nothing could be seen and there was no radiotalk by which we could identify Lt.Babbitt.

Statement Nogah Bethlarmy – 2Lt Air Corps. December 1, 1943

The log of this station, dated 30 November 1943, shows that no radio contact was made with Lts. Robert Edward Babbitt, Robert Myron Brown and David Chester Kramer using the call letters Handspun Blue 4, Handspun Green 4 and Handspun Green 3 resp. or Handspun 37, 47 and 49 resp.

The only transmissions which may have any connection with the case, occurred from 1140 to 1142 and was made by unidentified aircraft. The transmissions were as follows:

--- Four or five bogeys five o'clock ---
--- I am right under you guys and I am hit pretty bad. How about some cover ---
--- What is your position? ---
--- Right below you ---
--- Engine missing ---

The above is a true copy of the log in the receiver station. From 1053 to 1154, which period covers the above conversation, the magnetic reciprocal bearing taken by the D/F station on the conversation between the planes was 300 degrees.

Statement Frederick A.Yochin – 2Lt Air Corps

We were flying turndown yellow 3 and 4. We were with the bombers at the time and there was quite a bit of excited RT but out of it came quite clearly: "I 'll see you at Christmas".

Statement Edward J.Gignac – Captain Air Corps

On November 30, 1943 the 486 squadron was flying as topcover to the Group. I was leading blue flight, a 3-ship flight, flying at 31.000 feet in a V-formation. Lt.D.Kramer was flying on my right wing and Lt.R.M.Brown on my left.

About 1120 enemy planes were reported to be in the sun which was about 3 o'clock to us. The Group Commander at this time called a 90° starboard turn from our course of approx.120° and it was just before I had completed the turn when Lt.Kramer called for us to break right.

As I broke, I glanced over my left shoulder and saw Lt.Brown breaking with me and at the same time a Me 109 passed under me at about 500'. I then did a wingover to the left and followed the 109 down to 25.000' when he went into the clouds. At no time I was in range and did not seem to gain any of him. When the 109 broke into the cloud layer I pulled up in a steep climbing turn to the right. Lt.Brown was still following me at this time.

After about 180° in this turn I was back up to 31.000 feet and saw another Me 109 approaching from 6 o'clock. I called this in to Lt.Brown and told him to cut cover over behind

the 109 when it closed in on me. No answer from Lt.Brown and from this point on I don't know definitely if Lt.Brown was with me or not. Instead of the 109 following me, it turned inside of me and started down, evidently having lost me under his wing in the turn. I also followed this one down but did not get in range. In pulling out of my dive I went into the overcast about 200'. After coming back out of the overcast I realized Lt.Brown was not with me.

Either Lt.Brown did not follow me down in this dive or he did not pull back up through the overcast. In my dive there were no signs of hitting compressibility. I did not establish radio contact with Lt.Brown at any time and from all reports no one ever had contact with him.

It was approx. 15 minutes after we first broke, that I called Lt.Kramer and asked his position. He answered but I did not receive his message very clearly. The bit that I got sounded like Maj.Richmond. At the time I figured he was our squadron-leader so I then flew around trying to locate any other singleplane to join up with. From the reports of other pilots it is believed that Lt.Kramer, when giving me his position, said "been hit badly, motor missing – how about some cover".

Major Stewart – 328 squadron – I believe, was the last to hear Lt.Kramer talking. Major Stewart definitely heard Lt.Kramer's call sign and number and heard him say "I am baling out, see you at Christmas"

It is my opinion that there was a top to the contrail layer and that the enemy planes were above this and made their attack from 3000 to 4000 feet above us, judging from their speed when they went past.

As I was making my first dive down when we were first attacked, I saw a plane in a spin and it seemed to be leaving a light black smoke trail. I could not positively identify it but my first impression was that it was a P-47. When I started on my way out I did see another plane just entering the clouds in a gentle dive seemingly under control but I was out of sight before I could close up on it enough to make a positive identification