

US Army Air Force Bomber - Bull Session Part Two

Aircraft B-17G- 100-BO, 43-38911

Bomber der US Army Air Force - Bull Session - Zweiter Teil

Flugzeuge B-17G- 100-BO, 43-38911

TEXT & FOTOS PATRICK L MURPHY



Part two of this multi-series article for Bull Session will address the details of the aircraft itself. This will take the reader through the cradle-to-grave process in the aircraft's lifetime. I will not be pouring out endless facts about the various B-17 models, but a summary glimpse into the progression of the aircraft from a concept, to the final version in which Bull Session became. I will also give some insights into the delivery process of the ship; I refer to the aircraft as a ship in the sense of a vessel of the sky, like a ship on the water; she has a crew and captain.

Early in 1934, the US Army Air Corps, as it was not called the US Army Air Forces until June 1941, approached the titans of aircraft and aviation manufacturing. Three companies stepped forward with the bid to make an advanced, and at the time, a state-of-the-art aircraft since airplanes had only come into existence in 1903.

Teil zwei dieses mehrteiligen Artikels für Bull Session wird sich mit den Details des Flugzeugs selbst befassen. Er wird den Leser durch den Prozess von der Wiege bis zur Bahre im Leben des Flugzeugs führen. Ich werde keine endlosen Fakten über die verschiedenen B-17-Modelle ausbreiten, sondern einen zusammenfassenden Einblick in die Entwicklung des Flugzeugs von einem Konzept bis hin zur endgültigen Version, in der die Bull Session entstand. Ich werde auch einige Einblicke in den Auslieferungsprozess des Schiffes geben; ich bezeichne das Flugzeug als ein Schiff im Sinne eines Himmelschiffes, wie ein Schiff auf dem Wasser; es hat eine Besatzung und einen Kapitän.

Anfang 1934 wandte sich das US Army Air Corps, das erst im Juni 1941 in US Army Air Forces umbenannt wurde, an die Titanen der Flugzeug- und Luftfahrtindustrie. Drei Unternehmen meldeten sich mit dem Angebot, ein

They would be Boeing, based in Seattle, Washington; Vega, a subsidiary of the Lockheed Company in Burbank, California; and Douglas in Long Beach, California. Designations of the aircraft from each company were marked VE =Vega, DG = Douglas, and BO = Boeing. Together, the three companies managed to produce 12,731 B-17s. Bull Session would be built by the Boeing Company, and therefore contains the block letter, BO in its designator, B-17 (G model) - 100 is the block number, meaning that all aircraft with -100, regardless of manufacture would have the design and added upgrades to the models in that production block, and finally, the serial number provided by the military, 43 is the fiscal year the aircraft was contracted, and the serial number 38911. Bull Session was contracted in 1943, but did not roll through the production line and out till the summer of 1944. This is also why it was not painted in olive drab; more on that later.

The first contract was awarded to Boeing on September 26, 1934. The army requested that a heavy type bomber be built with the following requirements: having a top speed of 250 MPH (402 km/h), at 10,000 ft. or 3,050 m, and a cruising speed of 354km/h. They wanted it to be able to make a flight of 10 hours carrying a load of approximately 60,000 lbs. (27,215 kg). This load included aircraft weight, payload of bombs, fuel, and crew. Boeing rolled out the first model, 22.66m long and 31.62m wide designated as Model 299, July 1935, less than one year of signing the contract with the Department of the Army. Keep in mind that this was in the aircraft building infancy; man had only taken flight 31 years earlier on the archaic flying invention of the Wright brothers, Wilbur and Orville, 17 December 1903, on the Kitty Hawk Flyer I. This Model 299 was for people at the time something of the future, just as a stealth bomber or F-35 fighter jet is for us today. No aircraft like it was ever seen, or known to the everyday person; the onboard communication abilities, navigation, electronics, and even autopilot were beyond an average person's knowledge. The Model 299 was the first model developed, but it became the foundation for the next several generations of B-17s. Boeing's Project Engineer, Giff Emery, and his Assistant Project Engineer, Ed Wells, 24 years old at the time, put pen to paper and began to design one of the most recognized and known aircraft.

The B-17 would evolve through several versions, with a vast number of changes, both internal and physical. The first engines were the Pratt & Whitney Hornet radial 9-cylinder, air-cooled, propeller-driven beast of the day; they put out 750 horsepower each. This new aircraft would burn through 150 - 160 gallons of fuel per hour! That's 568 - 605 liters per hour. Fortunately, the aircraft carried anywhere from 2,780 gallons up to 3,600 or 10,573 - 13,627 liters for the potential 10-hour flights. The fuel (100 octane) capacity could be increased us-

fortschrittliches und für die damalige Zeit hochmodernes Flugzeug zu bauen, denn Flugzeuge gab es erst seit 1903. Es handelte sich um Boeing mit Sitz in Seattle, Washington, Vega, eine Tochtergesellschaft der Lockheed Company in Burbank, Kalifornien, und Douglas in Long Beach, Kalifornien. Die Bezeichnungen der Flugzeuge der einzelnen Unternehmen lauteten VE =Vega, DG = Douglas und BO = Boeing. Zusammen schafften es die drei Unternehmen, 12.731 B-17 zu produzieren. Die Bull Session würde von der Firma Boeing gebaut werden und enthält daher den Blockbuchstaben BO in ihrer Bezeichnung, B-17 (G-Modell) - 100 ist die Blocknummer, was bedeutet, dass alle Flugzeuge mit -100, unabhängig vom Hersteller, das Design und die zusätzlichen Verbesserungen der Modelle in diesem Produktionsblock haben würden, und schließlich die vom Militär angegebene Seriennummer, 43 ist das Geschäftsjahr, in dem das Flugzeug unter Vertrag genommen wurde, und die Seriennummer 38911. Die Bull Session wurde 1943 in Auftrag gegeben, durchlief aber erst im Sommer 1944 die Produktionslinie und wurde ausgeliefert. Das ist auch der Grund, warum sie nicht in Olivgrün lackiert war; dazu später mehr.

Der erste Auftrag wurde am 26. September 1934 an Boeing vergeben. Die Armee verlangte den Bau eines schweren Bombers mit folgenden Anforderungen: eine Höchstgeschwindigkeit von 250 MPH (402 km/h) in 10.000 ft. oder 3.050 m und eine Reisegeschwindigkeit von 354 km/h. Sie sollte einen 10-stündigen Flug mit einer Last von etwa 27.215 kg (60.000 lbs.) absolvieren können. Diese Last umfasste das Gewicht des Flugzeugs, die Nutzlast an Bomben, Treibstoff und die Besatzung. Boeing brachte das erste Modell mit einer Länge von 22,66 m und einer Breite von 31,62 m mit der Bezeichnung Modell 299 im Juli 1935 auf den Markt, weniger als ein Jahr nach Unterzeichnung des Vertrags mit dem Heeresministerium. Man darf nicht vergessen, dass der Flugzeugbau damals noch in den Kinderschuhen steckte; der Mensch hatte erst 31 Jahre zuvor, am 17. Dezember 1903, mit der archaischen Flug-erfindung der Brüder Wright, Wilbur und Orville, dem Kitty Hawk Flyer I, den ersten Flug unternommen. Das Modell 299 war für die Menschen damals etwas Zukünftiges, so wie heute ein Tarnkappenbomber oder ein F-35-Kampffjet für uns ist. Ein solches Flugzeug hatte man noch nie gesehen oder kannte es nicht. Die Kommunikationsfähigkeiten an Bord, die Navigation, die Elektronik und sogar der Autopilot lagen jenseits des Wissens eines Durchschnittsbürgers. Das Modell 299 war das erste Modell, das entwickelt wurde, aber es bildete die Grundlage für die nächsten Generationen von B-17-Flugzeugen. Der Projektingenieur von Boeing, Giff Emery, und sein Assistent, der damals 24-jährige Ed Wells, setzten den Stift auf das Papier und begannen mit der Konstruktion eines der bekanntesten und beliebtesten Flugzeuge.

ing an extra internal fuel tank mounted inside the bomb bay, called ferry tanks, which took up half the bomb bay space, limiting the bomb load. New navigation technology was also added, in addition to improved metals, weapon upgrades, and improved electronics. Listed are the different models in order: Model 299, Y1B-17, B-17A (only one made), B-17B, B-17C, B-17D, B-17E, B-17F, and B-17G. Other aircraft designators include the YB-40 for escort, the CB-17, VB-17, and C-108 for transports, and the camera-equipped intelligence gathering models F-9, F-9A, F-9B, and F-9C. After the war, there were more changes and designations such as B-17H, SB-17G, B-17L, B-17N, and P. There are also civil and naval designators. The last B-17 G for military use was built in July 1945 by Vega.

Over time, the big engines were upgraded from the Pratt & Whitney to the Wright Cyclone R-1820-39; this engine boasted 100 more horsepower. After that came the Wright Cyclone 1820 - 65s, the Wright Cyclone 9-cylinder engines in Bull Session were the 1820-97 model, putting out 1200 horses, built by Studebaker.

The nickname Flying Fortress, coined by the press, was no exaggeration as it housed up to thirteen .50 caliber machine guns. In the final G model, there were two Bendix chin turret guns, two Cheek guns, two in the upper Sperry turret, two in the lower Sperry turret, two waist guns, left and right, two in the tail, and on occasion, one in the roof section of the radio room. In all, there were plus 5,000 rounds of .50 ammunition on board, plus spare boxes of 500 - 1000.

Structure modifications and systems in the aircraft included the addition of cowl flaps hydraulically operated from the cockpit through 4 switches connected to lines for positive or negative pressure. There were subtle changes to the internal spars holding the wings



FB - Sally B page

Die B-17 durchlief mehrere Versionen mit einer Vielzahl von Änderungen, sowohl intern als auch physisch. Die ersten Triebwerke waren die luftgekühlten 9-Zylinder-Sternmotoren von Pratt & Whitney Hornet mit Propellerantrieb, die jeweils 750 PS leisteten. Dieses neue Flugzeug würde 150 bis 160 Gallonen Treibstoff pro Stunde verbrauchen! Das sind 568 bis 605 Liter pro Stunde. Glücklicherweise konnten die Flugzeuge zwischen 2.780 und 3.600 Gallonen oder 10.573 - 13.627 Liter für die möglichen 10-Stunden-Flüge mitführen. Die Treibstoffkapazität (100 Oktan) konnte durch einen zusätzlichen internen Treibstofftank im Bombenschacht erhöht werden, der die Hälfte des Platzes im Bombenschacht einnahm und die Bombenlast begrenzte. Neben verbesserten Metallen, Waffenausrüstungen und verbesserter Elektronik wurde auch eine neue Naviga-

tionstechnologie eingeführt. Die verschiedenen Modelle sind der Reihe nach aufgelistet: Modell 299, Y1B-17, B-17A (nur ein Exemplar), B-17B, B-17C, B-17D, B-17E, B-17F und B-17G. Zu den weiteren Flugzeugbezeichnungen gehören die YB-40 für Eskorten, die CB-17, VB-17 und C-108 für Transporte sowie die mit Kameras ausgestatteten Aufklärungsflugzeuge F-9, F-9A, F-9B und F-9C.

Nach dem Krieg gab es weitere Änderungen und Bezeichnungen wie B-17H, SB-17G, B-17L, B-17N und P. Es gibt auch zivile und maritime Bezeichnungen. Die letzte B-17 G für militärische Zwecke wurde im Juli 1945 von Vega gebaut.

Im Laufe der Zeit wurden die großen Motoren vom Pratt & Whitney zum Wright Cyclone R-1820-39 aufgerüstet; dieser Motor leistete 100 PS mehr. Danach kamen die Wright Cyclone 1820-65s, die Wright Cyclone 9-Zylinder-Motoren in der Bull Session waren das Modell 1820-97, das 1200 PS leistete und von Studebaker gebaut wurde.

to the aircraft fuselage through a truss built system of four spars (front and rear, left and right side) going from the inboard section to the wing tip. All spars terminated into the bomb bay. An important system operated by hydraulics is the brakes, there are other aircraft assemblies using hydraulics linked through electric motors within the aircraft, that would be the older chin operated turret, under the Bombardier, the hydromatic propeller blades, that uses the engine oil, and each upper turret and lower turret has its own hydromatic transmission motors for independent movement in azimuth and elevation.

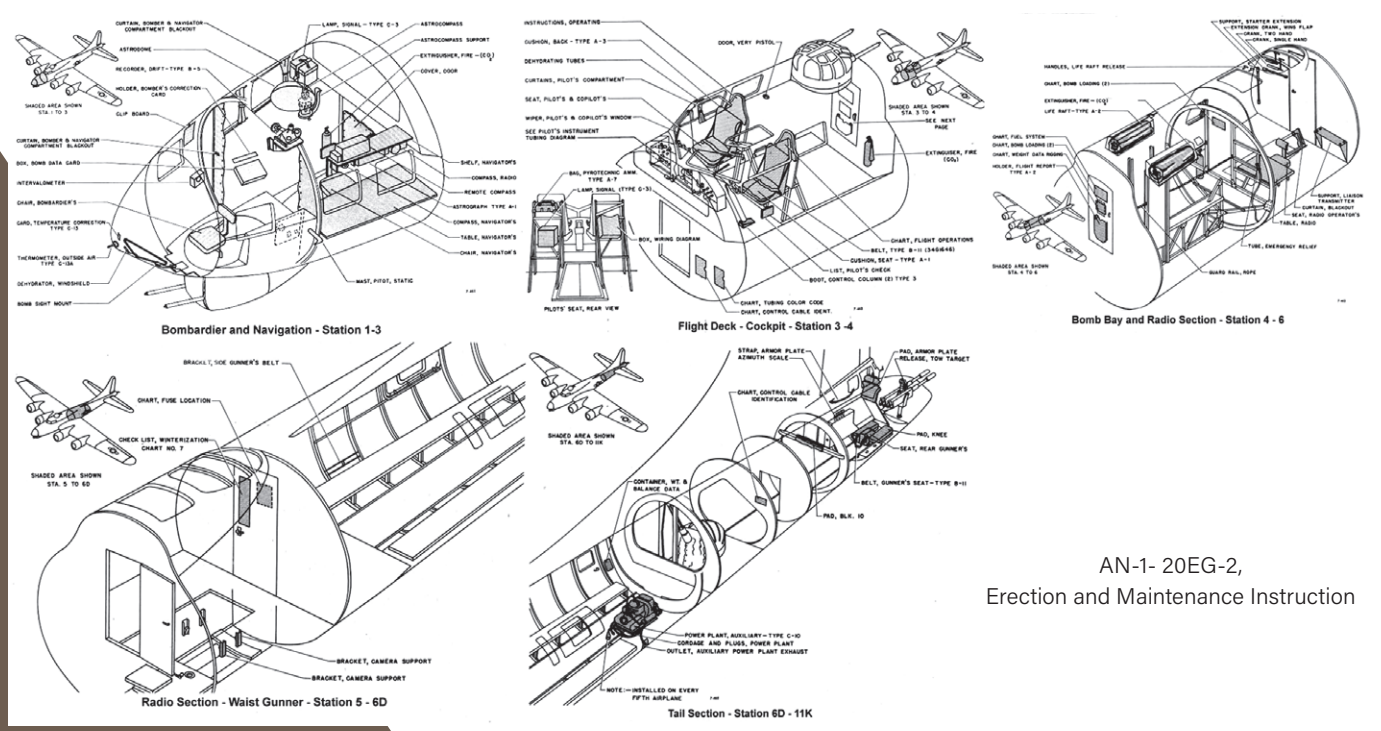
The aircraft has six primary compartments that contain eleven bulkhead stations. From front to rear, the nose compartment with bombardier and navigator, cockpit, bomb bay, radio room, waist gunner area, and tail section. Bull Session was equipped with the late version of a tail section called the Cheyenne Tail, developed by United Air Lines at the Cheyenne modification center; this tail provided the gunner with more room and easier maneuvering of the guns. The old-style tail was called a Stinger tail, as it took on the insect look with a stinger.

Some last small details of the aircraft, each engine housed a Turbocharger built by General Electric or AiResearch of the Garrett Corporation, the turbo was open, at takeoff, and at an altitude above 10,000 ft/2800m. Turbo control was in the cockpit at the center console through a turning knob with independent engine switches. This new modification was in the B-17G; before this, was a mechanical system.

Oxygen systems included 18 oxygen bottles in four separate systems of distribution; the fuselage was out-

Der von der Presse geprägte Spitzname „Fliegende Festung“ war keine Übertreibung, da sie bis zu dreizehn Maschinengewehre vom Kaliber .50 beherbergte. Das endgültige G-Modell verfügte über zwei Bendix-Kinnturmkanonen, zwei Cheek-Kanonen, zwei im oberen Sperry-Turm, zwei im der untere Sperry-Turm, zwei Bordkanonen links und rechts, zwei im Heck und gelegentlich eine im Dachbereich des Funkraums. Insgesamt befanden sich mehr als 5.000 Schuss .50-Munition an Bord, plus Ersatzkisten mit 500 bis 1.000 Stück.

Zu den Änderungen an der Struktur und den Systemen des Flugzeugs gehörte die Hinzufügung von Motorhaubenklappen, die vom Cockpit aus über vier Schalter, die mit Leitungen für Über- oder Unterdruck verbunden waren, hydraulisch betätigt wurden. Es gab subtile Änderungen an den internen Holmen, die die Flügel mit dem Flugzeugrumpf durch ein Fachwerksystem aus vier Holmen (vorne und hinten, links und rechts) verbinden, das vom Innenraum bis zur Flügelspitze reicht. Alle Holme mündeten in den Bombenschacht. Ein wichtiges hydraulisch betriebenes System sind die Bremsen. Es gibt noch weitere Flugzeugbaugruppen, bei denen die Hydraulik durch Elektromotoren innerhalb des Flugzeugs verbunden ist, z.B. der ältere kinnbetriebene Turm unter dem Bombardier, die hydromatischen Propellerblätter, die das Motoröl verwenden, und jeder obere und untere Turm hat seine eigenen hydromatischen Getriebemotoren für unabhängige Bewegungen in Azimut und Höhe. Das Flugzeug verfügte über sechs Hauptabteile mit elf Schottstationen. Von vorne nach hinten: das Bugabteil mit Bombenschütze und Navigator, Cockpit, Bombenschacht, Funkraum, Bord-schützenbereich und Heckteil. Die Bull Session war mit der späten Version eines Heckteils namens Cheyenne



AN-1- 20EG-2,
Erection and Maintenance Instruction

fitted everywhere with aluminum lines for distribution and filler. There were oxygen user stations throughout the plane to plug into on the wall by means of oxygen regulators for moving around. There were also available the D-2 high pressure, and the walk around A-4 oxygen bottles. On the Bull Session site we recovered several of the assembly accessories such as the G-1 oxygen bottle, D-2 bottle, five A-14 oxygen masks, connectors, and a lot of filler/distribution lines marked in Green/yellow tape, and several oxygen blinker indicators, they show the flow of oxygen in the line or lack of, which would not be good.

Paint issue, Bull Session was an unpainted ship of polished aluminum compared to the olive green aircraft seen in films. The painting was discontinued in late spring of 1944. This had two purposes, the first, more important, was that the ship lost 250 pounds of weight, or 500 Kg, the weight of one 500lb bomb, and second, the dark planes were easier seen against the sky from the ground.



The Collings Foundation, Nine O' Nine



Aluminum Overcast, rendered as Bull Session

Like all B-17s, 24s, 26s, and most European theater aircraft, Bull Session began her journey to England from Seattle in the summer of 1944. She would have to make a few detours and stops to be fitted and tested at various air stations. By 7 October, she was accepted by the USAAF and began the trip to England. On 9 October she was sitting in the Air Transportation Command, 7th Ferry Group in Montana at Gore Hill Airfield, then on to Lincoln, Nebraska, 10 October, at the 2nd Air Force, Bomber Transport Wing, 13th Heavy Bombardment processing center. The aircraft stayed there until 19 October when it proceeded to Grenier Army Air Field at the 45th Bombardment Group Staging/Training area for overseas deployment, then onto the

Tail ausgestattet, das von United Air Lines im Cheyenne-Modifikationszentrum entwickelt wurde. Dieses Heck bot dem Schützen mehr Bewegungsfreiheit und erleichterte das Manövrieren der Geschütze. Das alte Heck wurde Stinger-Heck genannt, da es mit einem Stachel an das Aussehen eines Insekts erinnerte.

Einige letzte kleine Details des Flugzeugs, jedes Triebwerk beherbergte einen Turbolader, der von General Electric oder AiResearch der Garrett Corporation gebaut wurde, der Turbo war offen, beim Start und in einer Höhe über 10.000 ft/2800m. Die Turbosteuerung erfolgte im Cockpit an der Mittelkonsole über einen Drehknopf mit unabhängigen Motorschaltern. Diese neue Modifikation kam in der B-17G zum Einsatz; davor war es ein mechanisches System.

Das Sauerstoffsystem umfasste 18 Sauerstoffflaschen in vier separaten Verteilungssystemen; der Rumpf war überall mit Aluminiumleitungen für die Verteilung und Befüllung ausgestattet. Überall im Flugzeug gab es Sauerstoffverbraucherstationen, die mit Hilfe von Sauerstoffreglern an der Wand angeschlossen werden konnten. Außerdem standen die D-2-Hochdruck- und die A-4-Sauerstoffflaschen zur Verfügung. Auf dem Bull Session-Gelände fanden wir mehrere Zubehöreile wie die G-1-Sauerstoffflasche, die D-2-Flasche, fünf A-14-Sauerstoffmasken, Verbindungsstücke und viele mit grünem/gelbem Klebeband markierte Einfüll-/Verteilungsleitungen sowie mehrere Sauerstoffblinker, die den Sauerstofffluss in der Leitung oder das Fehlen von Sauerstoff anzeigen, was nicht gut wäre.

Die Bull Session war ein unlackiertes Schiff aus poliertem Aluminium im Gegensatz zu den olivgrünen Flugzeugen, die man in Filmen sieht. Der Anstrich wurde im späten Frühjahr 1944 aufgegeben. Dies hatte zwei Gründe, der erste, wichtigere, war, dass das Schiff 250 Pfund Gewicht verlor, oder 500 kg, das Gewicht einer 500-Pfund-Bombe, und zweitens, die dunklen Flugzeuge waren leichter gegen den Himmel vom Boden aus zu sehen.

Wie alle B-17, 24, 26 und die meisten Flugzeuge des europäischen Theaters begann Bull Session ihre Reise nach England von Seattle aus im Sommer 1944. Sie musste einige Umwege und Zwischenstopps einlegen, um auf verschiedenen Flugplätzen ausgerüstet und getestet zu werden. Am 7. Oktober wurde sie von der USAAF akzeptiert und trat die Reise nach England an. Am 9. Oktober war sie im Air Transportation Command, 7th Ferry Group in Montana auf dem Gore Hill Airfield, dann ging es am 10. Oktober weiter nach Lincoln, Nebraska, zum 2nd Air Force, Bomber Transport Wing, 13th Heavy Bombardment Processing Center. Die Maschine blieb dort bis zum 19. Oktober, als sie nach Grenier Army Air Field zum 45th Bombardment Group Sta-

INDIVIDUAL AIRCRAFT RECORD CARD														
TYPE, MODEL, SERIES		B-17G		A. A. F. SERIAL NUMBER		43-38911		MANUFACTURER AND LOCATION					Boeing, Seattle, Wash.	
CONTRACT NUMBER		AC-20292		FOREIGN SERIAL NUMBER				FINAL DESTINATION IN U. S.					Grenier	
ALLOCATION, BLOCK, PRIORITY NUMBER		a a 7 Pri. 12-18						PROJECT OR LEND LEASE REQUISITION NUMBER					92528-9 OCT 21 1944	
MANUFACTURER'S SERIAL NUMBER														
UPPER COLUMN HEADINGS ARE FOR HAND-POSTED OPERATION IN KARDEX LOWER COLUMN HEADINGS ARE FOR I. B. M. POSTED OPERATION IN VERTICAL CABINETS														
LOCATION	ORGANIZATION		RECIPIENT		NEXT DESTINATION		CRATED OR FLY-AWAY	CONDITION	DATE 1944		ACTION	REMARKS		
STATION	COMMAND	PARENT UNIT	SUB-UNIT	CODE	GAINED FROM OR LOST TO		SERIAL NUMBER	MO.	DA.	STATION NO.	DCA	SCU		
Seattle	Boeing				2nd 27 Lincoln			Accepted Available	10-7					
"	"		doxo		"		7	Delivered	10-6		10-608 1/2	827		
"	ATC		"		"			departed	10-9					
Gr Falls Lincoln	"		"		"		18	arrived	"		SPB			
"	"		"		"		73	"	10-10		"			
"	"		"		Grenier			departed	10-16		2nd a 7			
Grenier	"		"		"			arrived	"		9rd.			
"	"		"		"			dep. U.S.	10-19		7PB			
GRENIER	ATC13778A	B	FPLI		DE B 17G	43	38911	1019	1481	5	42			
SUXO					A B17G	08	43	38911	101944	102344				
SUXO					R B17G	08	43	38911	103044	11344				
SUXO	CON	MIA	R	B17G	08	43	38911	11445	22145					
BOYD	CON	MIA	R	R17G	M	9	43	38911	11445	22145				

INDIVIDUAL AIRCRAFT RECORD CARD, Boeing Historical Records/WWIIBRPG

RAF (Royal Canadian Air Force) Goose Bay - Bomber Wing 1, Meeks Field - RAF Valley until 3 November. Finally arriving in England, 3 November 1944 at the 8th Air Force/VIII Service Command/27 Air Transportation Group (RAF Maghaberry), on the 5th of November, the ship was transported to her final destination to the 8th Air Force/1st Air Division/1st Combat Wing/91st Bomb Group/323 Bomb Squadron - RAF Bassingbourn Air Station 121 in Cambridgeshire. It was here that the aircraft would get her new makeover to look the part with the red vertical tail, red painted elevators, red wing tips, and given the all familiar big black triangle with the silver/white "A" signifying the 91st Bomb Group, and then the painted black OR for the 323rd Bomb Squadron, with the added black "P" as her call sign. This "P" (poppa) was used by another ship before Bull Session had it, Mary Lou, a B-17F #42-97504 that had crash landed on 14 October 1944, while Bull Session was on her way over from the states. Before Mary Lou used it, it was used by another 91st ship, # 43-0157. On 6 November 1944, Bull Session was assigned her first mission to Hamburg, Germany, to drop ordinance on the ports.

The November 6 mission, being the first, was not flown by the last Bull Session crew with Lt. William E. Meyer; the new aircraft would have 19 missions under her before Lt. William Meyer's crew that went down on 14 January 1945. The squadron that Bull Session was assigned (323rd) was one of four squadrons in the 91st; her sister squadrons were the 322, 324, and the 401st. The 91st BG fell under the 8th Air Force, commanded by Lt. General Jimmy Doolittle, famous for his raid on Tokyo in the Pacific, "Doolittle's Raiders" his pick for running the 91st Bomb Group was Colonel Stanley T. Wray.

ging/Training Area für den Einsatz in Übersee weiterflog, dann zur RAF (Royal Canadian Air Force) Goose Bay - Bomber Wing 1, Meeks Field - RAF Valley bis zum 3. November. Ankunft in England am 3. November 1944 bei der 8th Air Force/VIII Service Command/27 Air Transportation Group (RAF Maghaberry); alsdann wurde das Schiff am 5. November an seinen endgültigen Bestimmungsort zur 8th Air Force/1st Air Division/1st Combat Wing/91st Bomb Group/323 Bomb Squadron - RAF Bassingbourn Air Station 121 in Cambridgeshire gebracht. Hier erhielt das Flugzeug ein neues Aussehen mit rotem Seitenleitwerk, rot lackierten Höhenrudern, roten Flügelspitzen und dem bekannten großen schwarzen Dreieck mit dem silberweißen „A“, das für die 91st Bomb Group steht, sowie dem schwarz lackierten OR für die 323rd Bomb Squadron, mit dem zusätzlichen schwarzen „P“ als Rufzeichen. Dieses „P“ (poppa) wurde vor der Bull Session von einem anderen Schiff benutzt, nämlich von Mary Lou, einer B-17F #42-97504, die am 14. Oktober 1944 eine Bruchlandung machte, während die Bull Session auf dem Weg von den Staaten hierher war. Bevor Mary Lou ihn benutzte, wurde er von einem anderen Schiff der 91. eingesetzt, # 43-0157. Am 6. November 1944 erhielt die Bull Session ihren ersten Einsatz in Hamburg, Deutschland, um Munition über den Häfen abzuwerfen.

Der Einsatz vom 6. November, der erste, wurde nicht von der letzten Besatzung der Bull Session mit Leutnant William E. Meyer geflogen; das neue Flugzeug hatte 19 Einsätze unter sich, bevor die Besatzung von Leutnant William Meyer am 14. Januar 1945 abstürzte. Die Staffel, der die Bull Session zugeteilt war (323rd), war eine von vier Staffeln der 91st; ihre Schwesterstaffeln waren die 322, 324 und die 401st. Die 91st BG un-

Data in the archive historical records for the 323rd Squadron called "Dailys" break down each mission flown with aircraft, crews, positions in the ship, and a brief mission summary of mission, target, and if any incident occurred, such as a loss of ship, or other problems, and even success. The following is a list of missions for Bull Session.

terstand der 8th Air Force unter dem Kommando von Generalleutnant Jimmy Doolittle, der für seinen Angriff auf Tokio im Pazifik, „Doolittle's Raiders“, berühmt war.

Die Daten in den historischen Aufzeichnungen des Archivs für das 323. Geschwader, die so genannten „Dailys“, schlüsseln jede geflogene Mission mit Flugzeugen, Besatzungen, Positionen im Schiff und einer kurzen Zusammenfassung der Mission, des Ziels und eventueller Zwischenfälle, wie z.B. Verlust des Schiffes oder anderer Probleme, und sogar des Erfolgs auf. Im Folgenden finden Sie eine Liste der Einsätze der Bull Session.

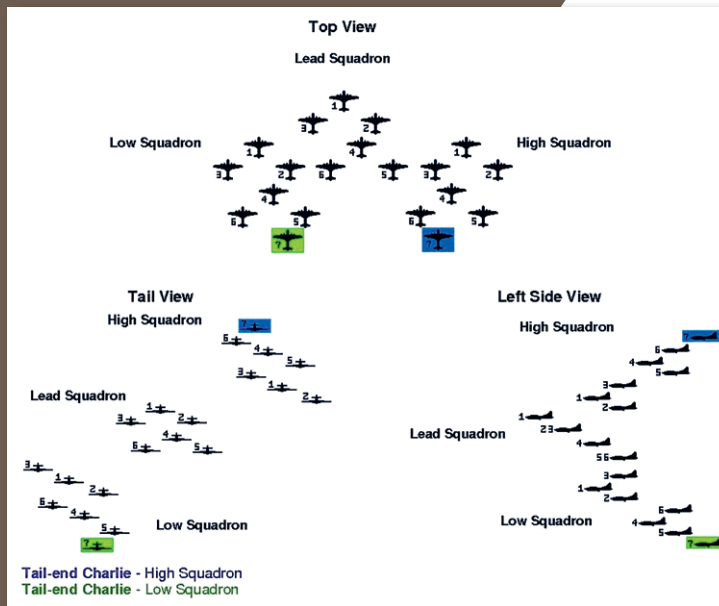
Missions 323rd Daily's, Pilot:			
6 Nov 1944	Lt. Hubert F. Donohue	9 Nov 1944	Lt. Edward P. Bull
16 Nov 1944	Lt. Bull	21 Nov 1944	Lt. Bull
25 Nov 1944	Lt. Bull	26 Nov 1944	Lt. Bull
27 Nov 1944	Lt. Charles "Chuck" M Kirkham	30 Nov 1944	Lt. Bull
4 Dec 1944	Lt. Bull	5 Dec 1944	Lt. Bull
6 Dec 1944	Lt. Bull	11 Dec 1944	Lt. Bull
12 Dec 1944	Lt. Bull	15 Dec 1944	Lt. Bull
24 Dec 1944	Lt. Bull	28 Dec 1944	Lt. Bull
29 Dec 1944	Lt. Bull	1 Jan 1945	Lt. Donohue
6 Jan 1945	Lt. Max Shambaugh	10 Jan 1945	Lt. William Edward Meyer
14 Jan 1945	Lt. Meyer		

As seen, Lt. Edward P. Bull flew the plane more than anyone. It is not clear that the aircraft name is from this young Lt. I have corresponded with his son, and there was no clear answer on how Bull Session became the name, but I have two theories. It is possible it was named after Lt. Bull, or it was named for the usual post mission discussions between the pilots; called Hanger Flying, or a Bull Session, which really means B.S or a Bull Shit Session. In these sessions, the men would talk about the missions, scores, or close calls, even the girls they would meet on or off base, or ones they would like to meet. No photos, as yet, have been seen of the plane; the picture at the top of this article is rendered by me as to the correctness of the paint and markings.

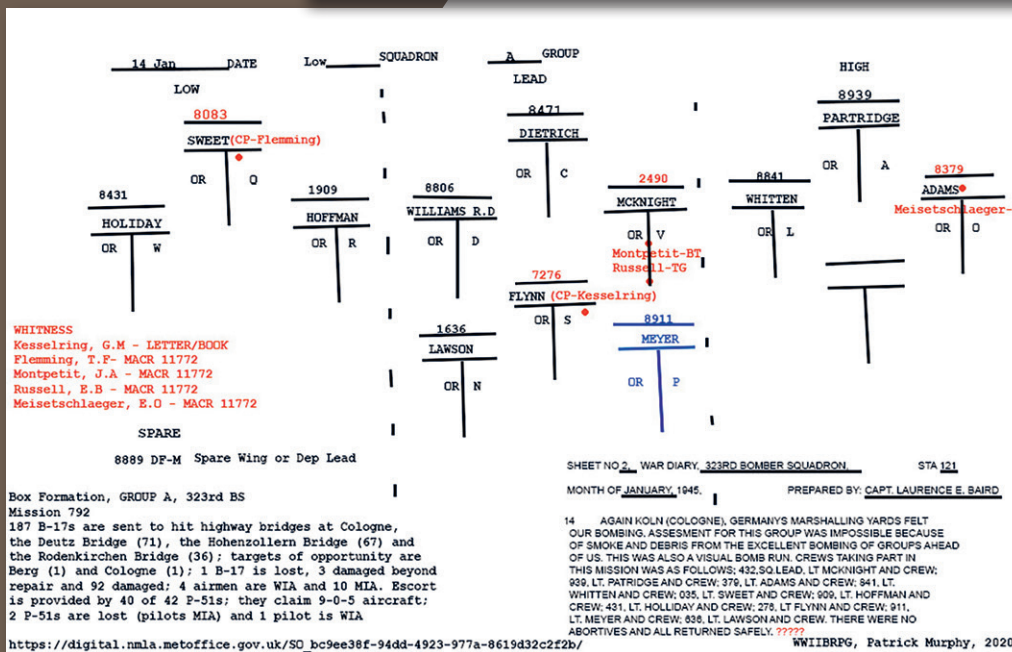
Wie man sieht, flog Lt. Edward P. Bull das Flugzeug mehr als jeder andere. Es ist nicht klar, dass der Name des Flugzeugs von diesem jungen Leutnant stammt. Ich habe mit seinem Sohn korrespondiert, und es gab keine klare Antwort darauf, wie Bull Session zu dem Namen wurde, aber ich habe zwei Theorien. Es ist möglich, dass sie nach Leutnant Bull benannt wurde, oder sie wurde nach den üblichen Diskussionen zwischen den Piloten nach dem Einsatz benannt, die Hanger Flying oder Bull Session genannt wurden, was eigentlich B.S. oder Bull Shit Session bedeutet. In diesen Sitzungen sprachen die Männer über die Einsätze, Ergebnisse oder knappe Situationen, sogar über die Mädchen, die sie auf oder außerhalb der Basis trafen oder die sie gerne kennenlernen würden. Von dem Flugzeug gibt es bisher keine Fotos; das Bild oben in diesem Artikel wurde von mir erstellt, um die Richtigkeit der Farbe und der Markierungen zu gewährleisten.

The legendary Lt. Colonel Curtis E. LeMay, commander of the 305 Bomb Group, pioneered numerous navigation techniques using radio compass instrumentation. He also devised a brilliant concept in formation flying, which saved countless aircraft, lives, and accomplished missions bringing back aircraft to fight another day. Several concept proposals were tried until the final version of box formations and staggered groups, which became Air Force doctrine and standard operation. The idea in a simple form is three separate boxes of 6 aircraft each, staggered in three different levels of low, high, and middle. The aircraft inside each box could be as close as 15m wing to wing. This gave the groups a tight formation that made an attack from enemy aircraft

Der legendäre Oberstleutnant Curtis E. LeMay, Kommandeur der 305 Bomb Group, leistete Pionierarbeit bei zahlreichen Navigationstechniken unter Verwendung von Funkkompassinstrumenten. Er entwickelte auch ein brillantes Konzept für den Formationsflug, das zahllose Flugzeuge und Menschenleben rettete und Flugzeuge zurückbrachte, um an einem anderen Tag zu kämpfen. Mehrere Konzeptvorschläge wurden ausprobiert, bis die endgültige Version der Box-Formationen und gestaffelten Gruppen, die zur Doktrin und zum



Standardbetrieb der Luftwaffe wurde. Das Konzept besteht in einfacher Form aus drei separaten Boxen mit je 6 Flugzeugen, die in drei verschiedenen Ebenen - niedrig, hoch und mittel - gestaffelt sind. Die Flugzeuge in jeder Box konnten bis zu 15 m voneinander entfernt sein. Dies gab den Gruppen eine enge Formation, die einen Angriff von feindlichen Flugzeugen sehr schwierig machte. Die enge Formation bestand aus 12 bis 13 Geschützen vom Kaliber .50 auf jedem Schiff, das sind 78 Geschütze, die aus allen Richtungen auf einen feuerten; das wäre so, als würde man versuchen, ein Stachelschwein zu essen.



very challenging. The tight formation consisted of 12 to 13, .50 cal guns on each ship, that's 78 guns firing at you in all different directions; it would be like trying to eat a porcupine.

On the morning of January 14 1945, the crew of Bull Session was awakening around 0400 to start their day. For most of the crew, it would be their first real mission instead of a training flight, for Lt. Meyer, it was his second in the aircraft Bull Session. The officers went to their mission briefing while the crew dressed and headed for the dining facility for breakfast at 0500. By 0800, ground crews and the aircraft crew members, minus the pilots, were on the airfield attending the plane, conducting walk-around pre-flight inspections, doing equipment checks, donning their cold weather gear, and boarding the plane to prepare their stations for mission and take off.

Am Morgen des 14. Januar 1945 wachte die Besatzung der Bull Session gegen 4 Uhr auf, um ihren Tag zu beginnen. Für die meisten Besatzungsmitglieder war es ihr erster richtiger Einsatz und nicht nur ein Übungsflug, für Leutnant Meyer war es der zweite in der Bull Session. Die Offiziere gingen zur Einsatzbesprechung, während sich die Besatzung um 0500 umzog und zum Frühstück in den Speisesaal ging. Um 8.00 Uhr waren das Bodenpersonal und die Flugzeugbesatzung (ohne die Piloten) auf dem Flugplatz, um sich um das Flugzeug zu kümmern, vor dem Flug einen Rundgang zu machen, die Ausrüstung zu überprüfen, die Kälteausrüstung anzuziehen und das Flugzeug zu besteigen, um ihre Plätze für den Einsatz und den Start vorzubereiten.

Nachdem die Piloten die Besatzung über die Mission und das Ziel informiert hatten, die Mission 792 für die Kölner Deutz-Brücke, die Hohenzollern-Brücke, die Rodenkirchener Brücke und die Bahnhöfe, nahm die gesamte Besatzung ihre Positionen ein, die Bordschützen

Once the pilots briefed the crew on mission and target, which would be Mission 792 for Cologne's Duetz Bridge, Hohenzollern Bridge, Rodenkirchen Bridge, and rail yards, all the crew took their positions, the waist gunners with lower turret gunner would sit inside the radio room till after takeoff. Up front, the pilots, Lt. Meyer and Lt. Otting, run through their startup procedures, warming up the engines, and waiting for their turn to taxi. After waiting for what may seem an eternity, finally the green flair is sent up and the taxi in turn begins. Bull Session would be in Group "A" in lead, 6th aircraft in position to the rear right. It takes up to two hours to form the group. This group, in turn, can also connect to several others as they worked their way southward; there were 12 aircraft from the 323rd with 187 in all. Bull Session was the only aircraft that did not return; 92 others were damaged, although. The mission would take them over the English Channel, departing approximately 13:00 – 14:00. Just before reaching the Belgian coast, the lower turret operator enters the ball turret, and gunners perform their operational check on their weapons. The navigator continued to plot the route, noting changes and keeping the pilot briefed on them. The bombardier Lt. James Buesher, who survived and became a prisoner, makes his way back to the bomb bay and removes the detonator pins for the ten 500 lb. bombs to be active. He would carry these pins in his pocket, and they would later be taken by his German captors. The Radio operator, Sgt. Stephen Wulderk monitors his BC-348 radio receiver for traffic communication between ships and home station. He can also switch to the secondary radio system for inter-ship communications and aircraft-to-aircraft. The pilots keep the plane on course while adjusting for attitude and pitch, and continue to follow the navigation direction changes.

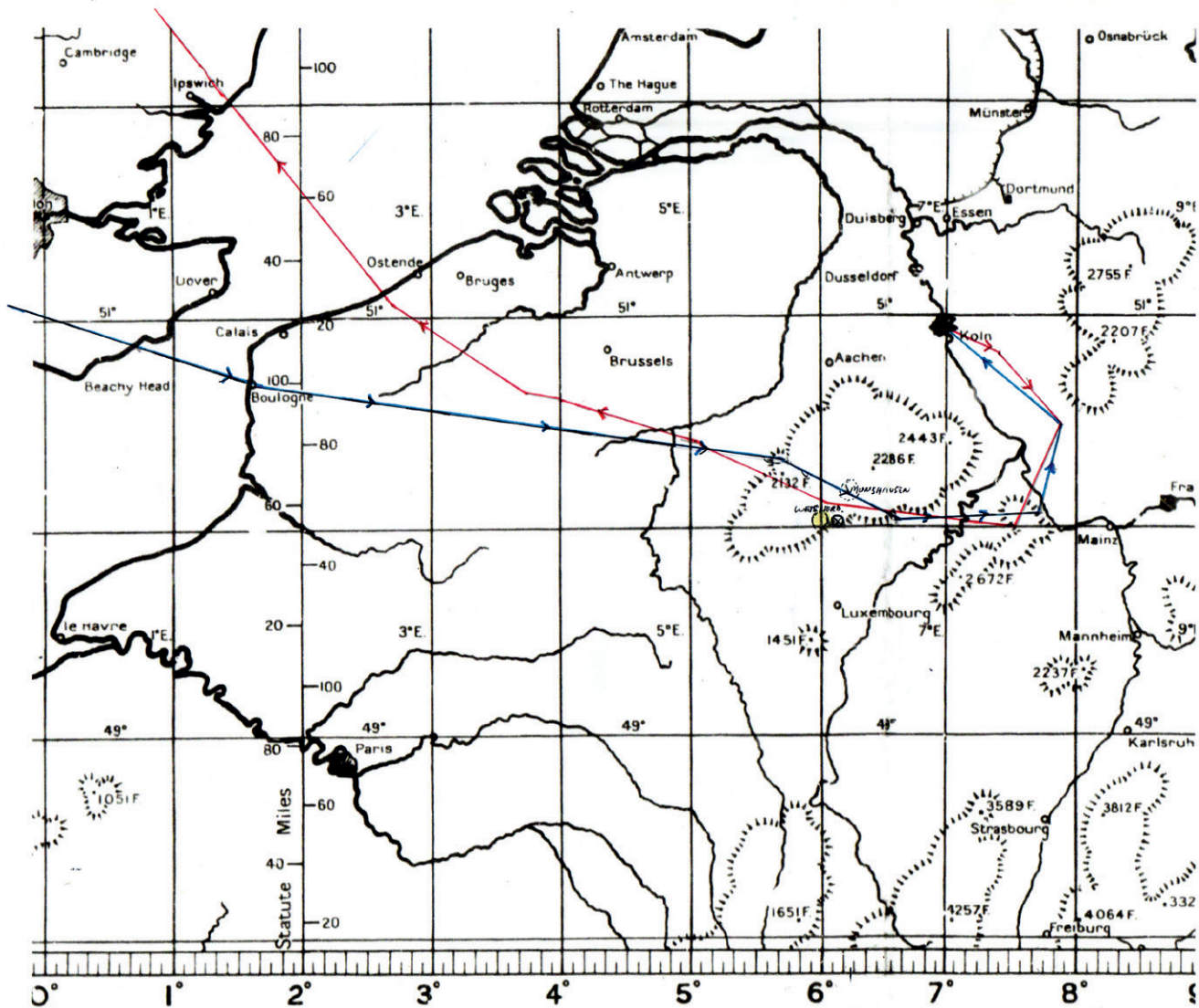
und der untere Turmschütze blieben bis nach dem Start im Funkraum. Vorne gehen die Piloten, Leutnant Meyer und Leutnant Otting, die Startprozedur durch, lassen die Motoren warmlaufen und warten darauf, dass sie an der Reihe sind, zu rollen. Nach einer gefühlten Ewigkeit des Wartens wird endlich das grüne Signal gegeben, und der Rollvorgang beginnt. Bull Session wäre in Gruppe „A“ in Führung, das 6. Flugzeug in Position hinten rechts. Es dauert bis zu zwei Stunden, um die Gruppe zu bilden. Diese Gruppe wiederum kann sich auf ihrem Weg nach Süden auch mit mehreren anderen verbinden; es waren 12 Flugzeuge der 323. mit insgesamt 187. Bull Session war das einzige Flugzeug, das nicht zurückkehrte; 92 andere wurden jedoch beschädigt. Der Einsatz sollte sie über den Ärmelkanal führen, wo sie gegen 13:00 - 14:00 Uhr abflogen. Kurz vor Erreichen der belgischen Küste betritt der Bediener des unteren Turms den Kugelturm, und die Kanoniere führen eine Funktionsprüfung an ihren Waffen durch. Der Navigator zeichnete weiterhin die Route auf, notierte Änderungen und informierte den Piloten darüber. Der Bombenschütze Leutnant James Büscher, der überlebte und gefangen genommen wurde, geht zurück zum Bombenschacht und entfernt die Zünder für die zehn 500-Pfund-Bomben, die aktiviert werden sollten. Er trug diese Stifte in seiner Tasche und sie wurden später von seinen deutschen Geiselnemern entwendet. Der Funker, Sgt. Stephen Wulderk, überwacht seinen BC-348-Funkempfänger für den Verkehrsfunk zwischen Schiffen und Heimatstation. Er kann auch auf das sekundäre Funksystem für die Kommunikation zwischen Schiffen und Luftfahrzeugen umschalten. Die Piloten halten das Flugzeug auf Kurs, während sie die Fluglage und -neigung anpassen und weiterhin den Richtungsänderungen der Navigation folgen.



These photos were taken on 14 January 1945, during the mission Bull Session did not make, as seen the rail yards and bridge was hit and destroyed.

Diese Fotos wurden am 14. Januar 1945 aufgenommen, während des Einsatzes, den Bull Session nicht schaffte, da die Bahnhöfe und die Brücke getroffen und zerstört wurden.

NARA.



Tracking Chart from MACR 11772, NARA/WWIIBRPG

By this time, all the planes have reached their cruising altitudes and speed, the crew have been wearing their A-14 oxygen masks; turbochargers are also engaged and pushing the needed additional air into the carburetors. Each mission has a Tracking Chart to plot the route and note anti-aircraft gun positions. This is the tracking chart for this mission.

As Bull Session crossed the land of Belgium, the navigator, Lt. Nello Fiorio, calculated and informed the pilot for the adjustment of course for the NE and announced the approach of the German border closing in.

Far below the groups at 21,000 ft. or 7,000+ meters, the US Army was locked in combat on the outskirts of Bastogne on the Luxembourg border near Allerborn, Longvilly, and Niederwampach as the 90th Infantry Division and 6th Armored Division of General Patton's Third Army pounded the German positions. The Germans occupied the area of Allerborn to Feitch and all

Zu diesem Zeitpunkt haben alle Flugzeuge ihre Reisehöhe und -geschwindigkeit erreicht, die Besatzungen tragen ihre A-14-Sauerstoffmasken; die Turbolader sind ebenfalls eingeschaltet und drücken die benötigte zusätzliche Luft in die Vergaser. Für jede Mission gibt es eine Tracking Chart, auf der die Route und die Positionen der Flugabwehrkanonen verzeichnet sind. Dies ist die Tracking-Karte für diese Mission.

Als die Bull Session das belgische Festland überquerte, berechnete und informierte der Navigator, Leutnant Nello Fiorio, den Piloten über die Kursanpassung nach Nordosten und kündigte die Annäherung an die deutsche Grenze an.

Weit unterhalb der Gruppen in 7.000 m Höhe kämpfte die US Army am Rande von Bastogne an der luxemburgischen Grenze bei Allerborn, Longvilly und Niederwampach, während die 90th Infantry Division und die 6th Armored Division von General Pattons Third

areas to the east and north. The German unit Führer-Begleit-Brigade, under Colonel Otto Ernst Remer, was deployed along this front near and around the north-to-south national road, N-12. He had several flak batteries in and around the villages, including Wincrange, Lullange, Diefelt, Wiecherdange, and the two aforementioned towns. Colonel Remer's unit scored the unlucky hit on Bull Session, sending the plane to the ground over the Wincrange – Clervaux communes. At approximately 15:00, the group was taking on flak from the 88cm guns below, when Co-Pilot Second Lt. George Kesslering of ship 7276 looked over his right shoulder, witnessing the flak shell hitting Bull Session, sending her to the ground and the crew with it.

The third article for Bull Session will cover the initial investigation into the search for the aircraft wreck site, beginning in the Wincrange commune near Boevange.

Army die deutschen Stellungen unter Beschuss nahmen. Die Deutschen besetzten das Gebiet von Allernborn bis Féitsch und alle Gebiete im Osten und Norden. Die deutsche Führer-Begleit-Brigade unter Oberst Otto Ernst Remer war entlang dieser Front in der Nähe und rund um die von Norden nach Süden verlaufende Nationalstraße N-12 stationiert. Er verfügte über mehrere Flakbatterien in und um die Dörfer, darunter Wincrange, Lullange, Deiffelt, Weicherdange und die beiden oben genannten Orte. Die Einheit von Oberst Remer erzielte den unglücklichen Treffer auf Bull Session, der das Flugzeug über den Gemeinden Wincrange und Clervaux zu Boden schickte. Gegen 15:00 Uhr wurde die Gruppe von den 88-cm-Kanonen unter Beschuss genommen, als Co-Pilot Second Lt. George Kesslering vom Schiff 7276 über seine rechte Schulter blickte und sah, wie die Flakgranate die Bull Session traf und sie und ihre Besatzung zu Boden schickte.

Der dritte Artikel der Bull Session befasst sich mit den ersten Ermittlungen bei der Suche nach dem Flugzeugwrack, die in der Gemeinde Wincrange bei Boevange beginnen.

Resources

National Archives and Records Administration (NARA), Missing Air Crew Report, MACR-11772,[online]. [Accessed May 14, 2010] Publication Title: Missing Air Crew Reports (MACRs) of the U.S. Army Air Forces, 1942-1947, 11p. Online on the Internet at: <https://www.fold3.com/image/46705855>

KU file1246A, MISSING AIR CREW REPORT 11772, Fliegerhorstkommandantu , E (v) 218/XII, Wengerhr, January 22 1945.National Archives and Records Administration (NARA), [online]. [Accessed February 27 2020] Publication Title: RG: 242 Downed Allied Aircraft Reports Buescher, James Donald, National Archives Identifier: 142692029 Container Identifier: 376 HMS Entry Number(s): A1

HQ AFHRA Digital files 91st Bomber Group, US Air Force Historical Research Agency, Scanned 20 November 1972, Maxwell AFB, Micro Film Roll #A0580, 8th Air Force, 1st Bomber Division, 1st Combat Wing (H), 91st Bomb Group (H), Dailies, 323rd Bomb Squadron, Capt. Laurence E. Baird, 1 November 1944 – 31 January 1945, pages 613 – 686 Unit History Combat Command B, Six Armored Division, July 1944 – April 1945. AN 01-20EG-2 Erection and Maintenance Instructions for B-17G, 25 Aug 1944, 304 p. Pilots-Manual-for-Boeing-B-17-Flying-Fortress, 106 p.

MURPHY P, 2017 -2021, Data compiled by field notes WWIIBRPG, Project#BRPG201704-38911-1 "Bull Session"

BOWDEN RAY, 1993, Plane Names & Fancy Noses, Volume 1 The 91st Bomb group (Heavy) United States Air Force Bassingbourn, England, 1942 – 1945, 256 p

CHANT CHRIS, 2008, The Essential Aircraft Identification Guide, ALLIED BOMBERS 1939 – 45, 192p

BOWMAN MARTIN, B-17 Flying Fortress Units of the Eight Air Force (Part 1), Osprey Combat Aircraft 18, 112p

WATKINS ROBERT A. 2004, Battle Colors Insignia and Aircraft Markings of the Eight Air Force in World War II, Volume 1:Bomber Command

HAYNES, 2017, Boeing B-17 Flying Fortress, 1935 onwards (all marks), Owners' Workshop manual, 160p

Individual Air Craft Record, Boeing Seattle, the record of 43-38911

<https://www.malmstrom.af.mil/About-Us/History/Malmstrom-History/> accessed 5/9/2025

MANCHESTER AIRPORT to GRENIER AIR FIELD, <https://www.centerharbornh.gov/historical-society/events/22673m> accessed 5/9/2025

For more reading and resource material, visit the website of Battlefield Research and Preservation Group, ASBL. <https://www.wwiibrpg.org/projects>



<https://www.wwiibrpg.org/active-projects>



<https://www.facebook.com/WW2Battlefieldresearch.PreservationGroup>