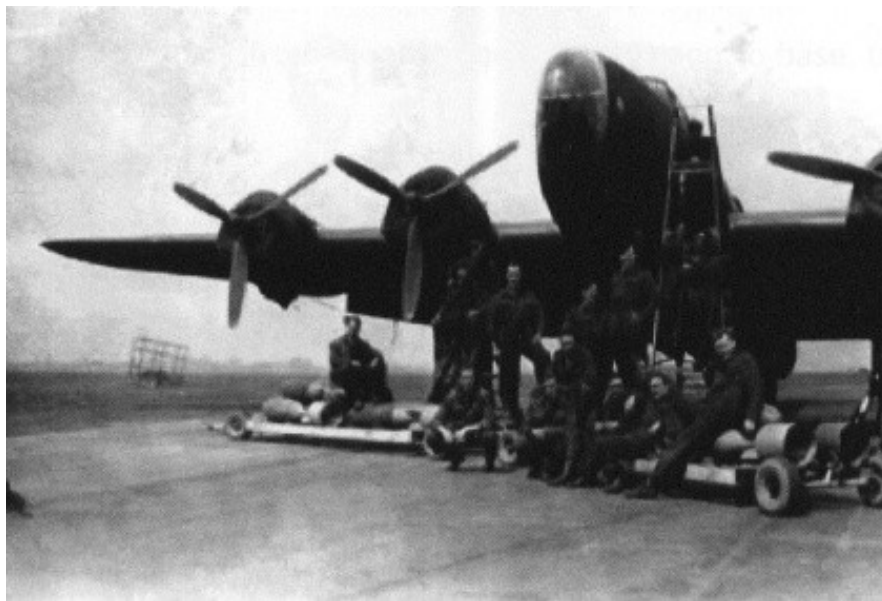


Die bedeutendste Änderung bis jetzt war die gemeinsame Vorgehensweise bei Flächen-Luftangriffen. So war eine Crew noch autorisiert, wenn immer das Wetter oder die taktische Situation genaue Angriffe unmöglich machten. Sie hatten nun den Befehl, so viel wie möglich, selbständig zur maximalen Zerstörung der Ölindustrie beizutragen.

Bomber Kommandos haben praktisch schon 45 von 60 deutschen Großstädten zerstört. Sie haben niemals die unter ihnen kämpfende Armee im Stich gelassen wenn die um Hilfe gebeten hat. Flächenbombardierungen haben mehr zum Gewinn des Krieges beigetragen als einige andere Kampagnen. Die Zerstörung von Magdeburg, Halle, Leipzig, Dresden, Chemnitz, Breslau, Nürnberg, München, Koblenz, Karlsruhe und zur Vervollständigung die von Berlin und Hannover, sind erforderlich um den Plan zu beenden.

Öl war nun des „Messers Schneide“ auf der die gesamte Kriegssituation schwebte, wie Sir Arthur gesagt hat.



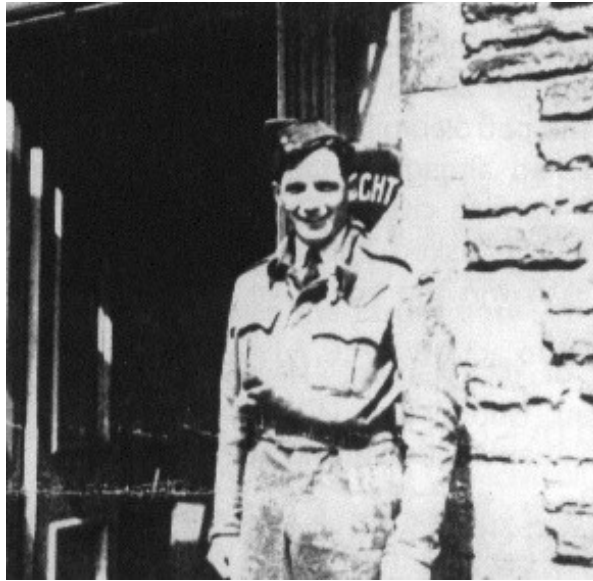
Warten auf den Beladebefehl

01. November 1944 (Mission 13)

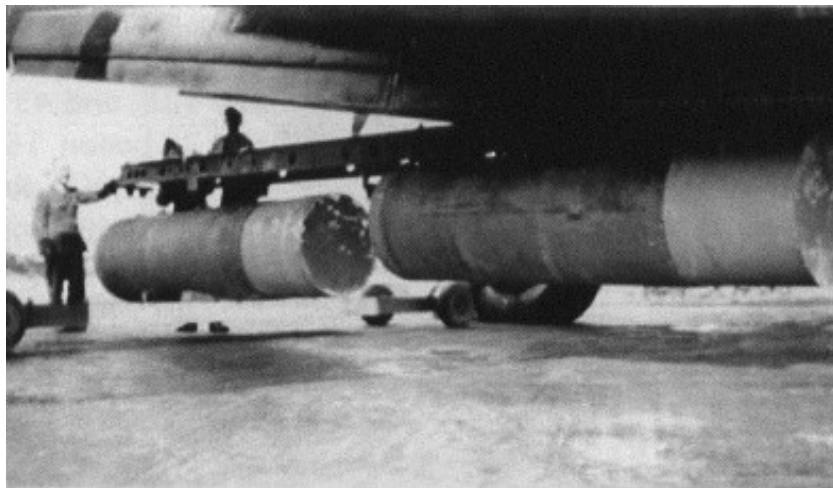
Start um 05:20 nachmittags. Flugzeugtyp: Halifax D. Pilot: Patzer
208 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 425, 426, 427, 429, 432, 433 und 434 sowie 47 Lancaster-Bomber von den Schwadronen 419, 428 und 431 flogen einen gemeinsamen Angriff auf Oberhausen. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 17.000 und 21.000 feet (5.200 – 6.400 m) ausgeführt, wobei die Crews 1.979.000 lbs (822 Tonnen) hochexplosives und 379.000 lbs (172 Tonnen) Brandbomben abwarfen. Das Ziel war Wolken verhangen, so dass das Angriffsergebnis sehr verstreut war.

F/O D. McKinnon kehrte später zurück. Die Bordsprechanlage seiner Maschine war ausgefallen.

Die Einsatzdauer betrug 6 Stunden und 10 Minuten.



Gibb



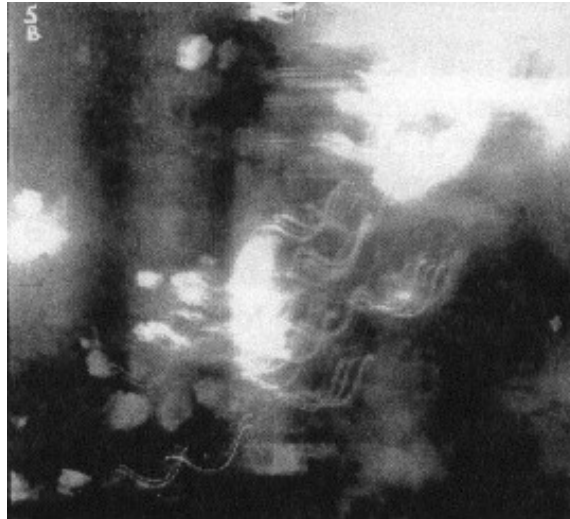
Zwei 4.000 lb. (1.815 kg) Bomben

02. November 1944 (Mission 14)

Start um 04:04 nachmittags. Flugzeugtyp: Halifax D. Pilot: Patzer
180 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 425, 426, 427, 429, 432, 433 und 434 sowie 42 Lancaster-Bomber von den Schwadronen 419, 428 und 431 flogen einen gemeinsamen Angriff auf Düsseldorf. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 18.000 und 21.000 feet (5.500 – 6.400 m) ausgeführt, wobei die Crews 1.711.000 lbs (822 Tonnen) hochexplosives und 285.000 lbs (129 Tonnen) Brandbomben abwarfen. Gemäß den Berichten war der nördliche Teil von Düsseldorf heftig zerstört worden. Dies war der letzte Angriff auf Düsseldorf.

F/O G. McNicoll vom 432. Schwadron kehrte später zurück. Der äußere Backbordmotor seiner Maschine war ausgefallen. Sie landeten sicher mit drei Motoren auf dem Basisflughafen.

Die Einsatzdauer von Gibb betrug 5 Stunden und 15 Minuten. Sie landeten in Watton.



2./3. November 1944, Luftangriff auf Düsseldorf
Foto von Tom Ritchie, erhalten von R. Buston

04./05 November 1944 (Mission 15)

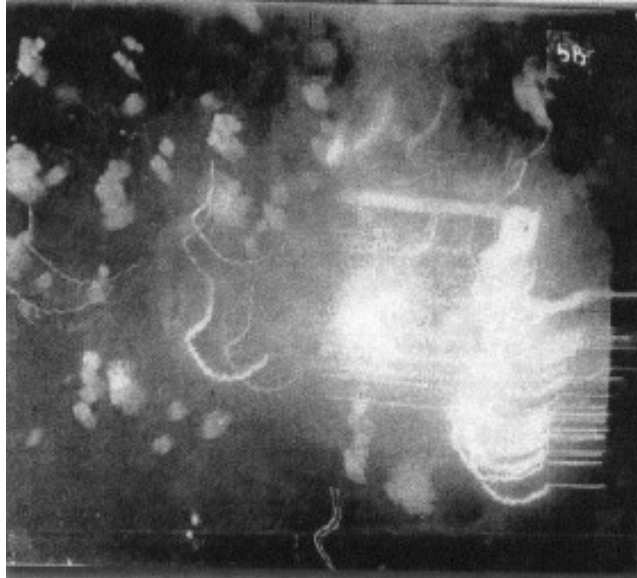
Start um 05:02 nachmittags. Flugzeugtyp: Halifax D. Pilot: Patzer
173 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 425, 426, 427, 429, 432, 433 und 434 sowie 41 Lancaster-Bomber von den Schwadronen 419, 428 und 431 flogen einen gemeinsamen Angriff auf Bochum. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 16.000 und 18.000 feet (4.900 – 5.500 m) ausgeführt, wobei die Crews 1.841.000 lbs (835 Tonnen) hochexplosives und 324.000 lbs (197 Tonnen) Brandbomben abwarfen. Gemäß den Berichten bewirkte die Bombardierung eine heftige Zerstörung in dieser Stadt. Viele bedeutende Industrieanlagen wurden beschädigt.

F/O C. Hemming und seine Crew vom 432. Schwadron flogen die Halifax VII NP-705, Code-Nr. QO-Y. Sie wurden von einem nicht identifizierten zweimotorigen Feind-Flugzeug angegriffen. Es gab keine Schäden und keine Ansprüche.

F/Lt. J. Sales landete wegen Spritmangel in Dalton.

F/O J. Gault, RCAF und Crew flogen die Halifax VII NP-708, Code-Nr. QO-E. Sie wurden von der Flak getroffen. Es gab Löcher im Rumpf. P/O W. Border, RAF, der Flugingenieur, kam dabei ums Leben.

Sie landeten auf dem Rückflug in Woodbridge.



4./5. November 1944, Luftangriff auf Bochum
Foto von Tom Ritchie, erhalten von R. Buston

Die Einsatzdauer von Gibb betrug 5 Stunden und 20 Minuten.

10. November 1944

Start um 01:00 nachmittags zu einem einstündigen lokalen Flug.

21./22. November 1944 (Mission 16)

Start um 03:30 nachmittags. Flugzeugtyp: Halifax D. Pilot: Patzer



Flugvorbereitungen

175 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 425, 426, 427, 429, 432, 433 und 434 sowie 55 Lancaster-Bomber von den Schwadronen 419, 428 und 431 flogen einen gemeinsamen Angriff auf Die Ö raffinerie von Castrop-Rauxel. . Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 17.000 und 19.000 feet (5.200 – 5.800 m) ausgeführt, wobei die Crews 1.807.000 lbs (820 Tonnen) hochexplosives abwarfen. Gemäß den Berichten war die Bombardierung exakt und bewirkte eine heftige Zerstörung.

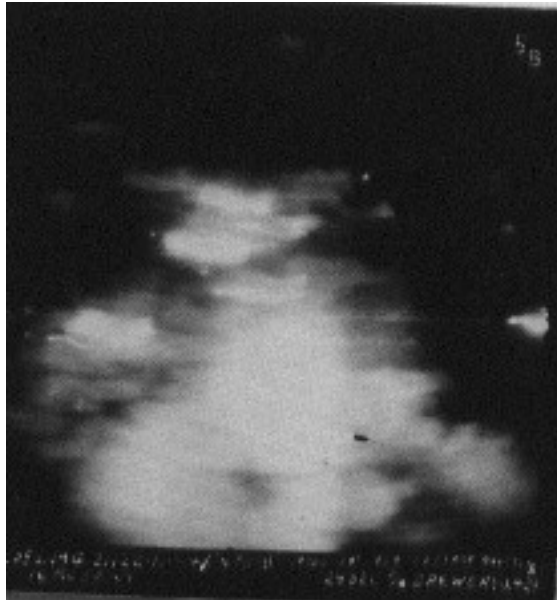
F/O G. McNicoll kehrte spät zurück weil alle Instrumente im Flugzeug ausgefallen waren.

F/O M. Krakowsky und F/Lt. W. Miller wurden von einem Feind-Flugzeug angegriffen. Es gab keine Schäden und keine Ansprüche. Sie landeten auf dem Rückflug in Wombleton.

F/O J. Mills, F/O D. Frost, F/O A. Clarke, F/Lt. E. Hayes, P/O G. Sherlock, F/Lt. C. Fyfe, F/O S. Dean, P/O L. McGuire, F/O G. Spiers, F/Lt L. Kropf, F/O G. Barron, F/O A. Bews, F/O A. Potter, F/O J. Hamilton, F/Lt J. Thompson und F/O C. Hemming landeten auf dem Rückflug in Wombleton weil am Basisflughafen sehr schlechtes Wetter herrschte.

Die Einsatzdauer von Gibb betrug 5 Stunden und 50 Minuten.

Insgesamt betrug seine Einsatzzeit bis dahin 89 Stunden und 55 Minuten



21./22. November 1944 Angriff auf Castrop-Rauxel
F/O Drewery und Crew, 429 Schwadron
Foto von Greg Kopchuk



21./22. November 1944 Angriff auf Castrop-Rauxel
F/O Drewery und Crew, 429 Schwadron
Foto von Greg Kopchuk

Der Angriff auf Castrop-Rauxel hatte das Ziel die Mobilität der Wehrmacht einzuschränken. Die Flakabwehr gab es hauptsächlich nur tagsüber. Im November wurden 154 Flugzeuge beschädigt. 137 davon durch Flakabwehr. 71 wurden während 640 Tagesangriffen und 66 bei 1384 Nachtangriffen getroffen.