



CONTRAILS

75 JAAR VRJHEID

Online 10
mei 2020



INHOUD

MEI 2020
(ONLINE 10)

EEN ON-LINE UITGAVE VAN CRASH RESEARCH IN AVIATION SOCIETY HOLLAND '40 - '45

Van de Redactie	2
<i>Rick Franke</i>	
RAF Bomber Command	3
<i>Rick Franke</i>	
8 th Air Force in de Tweede Wereldoorlog	6
<i>Rick Franke</i>	

Sir Winston Churchill:

Trotse mensen verdwalen liever dan de weg te vragen.

Proud people would rather get lost than ask for directions



Van de Redactie

Door: Rick Franke

U leest de tiende editie van Contrails Online. Wij zijn in het museum hard bezig om alles voor de opening op 6 juni gereed te maken. In het museum is nog altijd de expositie over de 8th Air Force te zien. Deze expositie zal waarschijnlijk tot eind 2020 te zien zal zijn. In deze editie staat een artikel over het ontstaan en geschiedenis van de 8th Air Force. De Engelse evenknie, RAF Bomber Command wordt in het andere artikel beschreven.



CRASH wenst u veel leesplezier en graag tot 6 juni .

Rick Franke

Een prachtige D-Day fotomontage

Bron: Facebook



Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming. Alle verzoeken moeten aan de uitgever worden gericht.

Copyright © 2020 Crash Research in Aviation Society Holland



Museumadres:

CRASH Luchtoorlog- en Verzetsmuseum '40-'45.
Fort bij Aalsmeer,
Aalsmeerderdijk 460,
1436 BM Aalsmeerderbrug,
Tel.: 0297-321408,
b.g.g.: 0297-530667.

Openingstijden:

Op 6 juni heropening

zaterdag 11:00 - 16:00
2e zondag van de maand 11:00—16:00

Toegang:

Volwassenen € 5,00
Kinderen 6-12 € 2,00
Groepsbezoeken vooralsnog niet mogelijk

Website: www.crash40-45.nl
webmaster: Rick Franke

Contrails online redactie:

Samenstelling: Rick Franke,
Hoofdredacteur: Leslie van der Schaaff.

CRASH INFORMATIE

Stichting Crash Research
in Aviation Society Holland

Oprichter

Henk Rebel 14-02-1932 - + 02-02-2008

Ere lid:

Mevr. M.L. Rebel - De Koter

Bestuur:

Voorzitter:	Peter de Raaf,
Secretaris:	Jan Springintveld,
Penningmeester:	Leslie van der Schaaff
2 ^e penningmeester:	Raph de Wolf
Bestuurslid:	Hans Dijkkamp

Donateurs CRASH:

Donateur worden van de Stichting CRASH kan door een minimale bijdrage van € 19,00 per jaar over te maken. Hiervoor ontvangt u 4x per jaar het magazine Contrails en heeft u en één introductie gratis toegang tot ons museum.

Donateur worden? Klik hieronder

Ik word donateur

RAF Bomber Command

Door: Rick Franke Foto's: Bomber Command website

Er is in Londen een officieel herinneringsmonument opgericht ter nagedachtenis aan RAF Bomber Command.

Hoewel de luchtmacht na 1942 een enorm belangrijke rol speelde bij het verloop van de Tweede Wereldoorlog, is er voor de gesneuvelde piloten alleen een klein monument bij Lincoln Cathedral. Op initiatief van de Britse Heritage Foundation, met Bee Gees-zanger Robin Gibb als kopman, de Telegraph Media Group en de Britse luchtmacht is er afgelopen tijd voldoende geld ingezameld om een monument te laten maken. Dit monument is in 2012 onthuld in Green Park, hartje Londen.



Bomber Command Memorial

Velen kwamen om

Tijdens de Tweede Wereldoorlog kwamen in totaal 55.573 militairen van Bomber Command om, raakten ruim achthonderd gewond en werden bijna 10.000 krijgsgevangen gemaakt. Het commando werd gevormd door ongeveer 125.000 vrijwilligers, waaronder Nederlanders. De gemiddelde leeftijd van de piloten was 22 jaar. Maar liefst 19 van de bemanningsleden werden later geëerd met het Victoria Cross. Bomber Command is ook omstreden, omdat ze aan het einde van de Tweede Wereldoorlog onder meer Dresden bombardeerden, terwijl dat tactisch geen nut meer had.

Strike hard, strike sure

Het kostte verbazingwekkende moed om de omstandigheden te doorstaan. 's Nachts over bezet Europa gevlogen, met de dreiging van Duitse nachtjagers, afweervuur en botsingen in de lucht, werden de zenuwen van deze jonge mannen uitgerekt tot het breekpunt.

De bommenwerper komt er altijd door

RAF Bomber Command werd opgericht in 1936. Destijds werd betoogd dat een sterke bommenwerper afschrikte omdat bombardementen zouden resulteren in een volledige en onontkoombare vernietiging aan beide kanten. De realiteit was heel anders.

Groot-Brittannië in het offensief

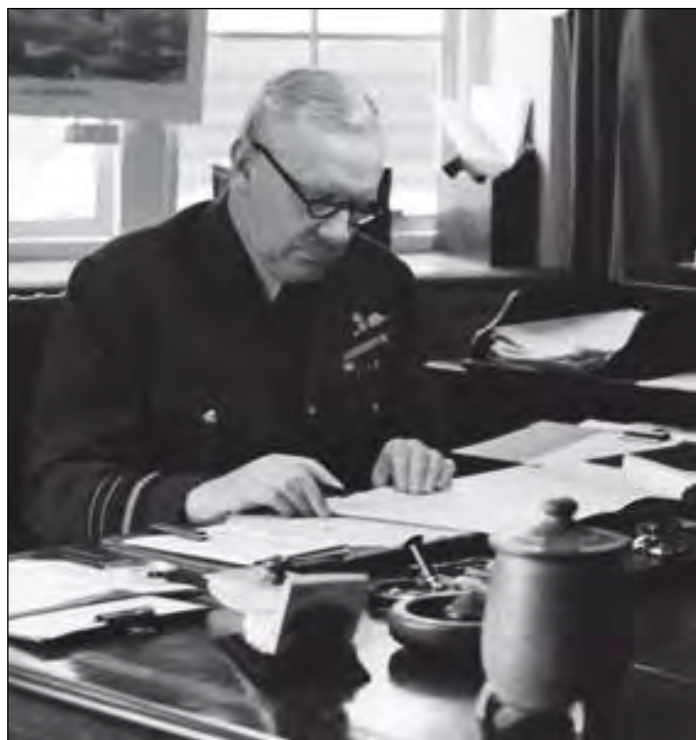
Oorlog kwam ondanks de dreiging van de bommenwerpers. De Nazi Blitzkrieg versloeg in 1940 snel Frankrijk en liet Groot-Brittannië alleen vechten. Na de beroemde overwinning van de

RAF in de Battle of Britain waarbij Bomber Command een vitale maar niet erkende rol speelde bevond Groot-Brittannië zich overal in het defensief.



De vooruitzichten waren somber

Voor Winston Churchill en de meeste Britten boden alleen de bommenwerpers een kans om de strijd aan te gaan met de Nazi's. Aanvankelijk waren de vooruitzichten somber. Vliegtuigen zoals de Whitley en Hampden waren niet in staat rooftochten tot diep in vijandelijk gebied te lanceren, terwijl de tactiek primitief was en de verliezen hoog waren. Door deze verliezen was Bomber Command genoodzaakt over te schakelen naar onnauwkeurige nachtbombardementen in een poging slachtoffers te verminderen.



Air Marshal Arthur 'Bomber' Harris.

Bomber Harris

Het duurde tot 1942 voordat Bomber Command een echt richtingsgevoel kreeg, met de komst van Air Marshal Arthur 'Bomber' Harris. Hij werd in februari 1942 benoemd tot opperbevelhebber van Bomber Command, met een mandaat om de Duitse industrie aan te vallen, waarvan een groot deel zich in grote steden bevond. Zijn doel was om de industriële macht van Duitsland te vernietigen en het moreel van de Duitse bevolking te breken waardoor de wil om door te vechten werd

verminderd. Om deze bedoelingen te begrijpen, moet de stemming in en de wanhoop van de Britse bevolking worden begrepen. Tijden waren moeilijk. De overwinning leek ver weg en ridderlijke opvattingen over oorlogsvoering waren weggevaagd in het vuur van de Blitz. U-boten zwierven door de Atlantische Oceaan en ondermijnden de koopvaardij in een poging om Groot-Brittannië uit te hongeren. De belofte van Harris om het Duitse volk "in de wervelwind te laten ondergaan" resoneerde met een verlangen om terug te slaan naar de machtige Nazi-oorlogsmachine, ongeacht de kosten.



AVRO Lancaster No. 83 Squadron

Thousand Bomber raids

De vooruitzichten op succes waren onzeker. Het moreel onder Britse arbeiders had grotendeels standgehouden in ondanks langdurige en heftige aanvallen door de Duitse luchtmacht. Harris geloofde echter dat door een combinatie van verbeterde vliegtuigen zoals de Lancaster en Halifax, betere training en navigatiehulpmiddelen, en een meedogenloze wil om de aanval uit te voeren, Bomber Command Duitsland zou kunnen verslaan. In mei 1942 lanceerde Harris zijn eerste "duizend bommenwerpers aanval" tegen Keulen.

De omvang van de aanvallen schokte Duitsland, maar het land bleef terugvechten. Verdere massale aanvallen hadden een verwoestend effect op de Nazi oorlogseconomie. Albert Speer, de Duitse Minister van Bewapening, geloofde dat de reeks aanvallen zoals die op Hamburg in augustus 1943 Duitsland zou kunnen dwingen zich over te geven, maar dat gebeurde niet. De geallieerden hadden in 1943 daarvoor nog onvoldoende -capaciteit.

Dam Busters

Andere meer gespecialiseerde operaties vonden ook plaats. De beroemde 'Dam Busters' raid van mei 1943 schokte de wereld met zijn brutaliteit, toen het 617 Squadron van Guy Gibson een gedurfde aanval uitvoerde op de dammen rondom het Ruhrgebied. Andere aanvallen, zoals die op het slagschip Tirpitz het jaar daarop, elimineerden het laatste grote oppervlakteschip van de Kriegsmarine. De raids in 1944 en 1945 tegen de Duitse 'V weapon' lanceerplaatsen waren ook een cruciale defensieve maatregel die aanvallen van vliegende bommen en raketten op Britse steden hielp beperken. Al deze operaties demonstreerden het aanpassingsvermogen van Bomber Command-bemanningen, waarbij ze precisieaanvallen met groot psychologisch effect uitvoerden. Toch bleef de focus op het bombarderen van de Duitse industrie liggen.

Aanvallen op Berlijn

Van november 1943 tot maart 1944 lanceerde Harris een reeks zware aanvallen op Berlijn, waarbij hij beloofde Duitsland te verslaan. Meer dan 1.000 vliegtuigen gingen verloren en 7.000 bemanningsleden sneuvelden tijdens de 'Slag om Berlijn', maar de stad worstelde verder. De geallieerden zouden de bezette gebieden moeten binnenvallen om uiteindelijk Duitsland te verslaan.



Vickers Wellington bemanning bereidt zich voor op een 'Bombing Raid'

D-Day

Bomber Command richtte begin 1944 zijn aandacht op tactische doelen en hielp daarmee de weg vrij te maken voor D-Day, de geallieerde invasie van bezet Europa. De Bomber Command vliegtuigen speelden een vitale en zeer effectieve rol.

Dresden

Tijdens de laatste maanden van de oorlog werden misschien wel de meest controversiële operaties uitgevoerd, zoals de aanval op Dresden in februari 1945. Drie enorme luchtaanvallen door de RAF en de USAAF vernietigden het stadscentrum in een zware storm van vuur waarbij duizenden burgers omkwamen. De planners van deze luchtaanval voerden aan dat de stad een vitaal communicatieknooppunt was en dat het daarom vernietigd moest worden. De critici zeiden dat Duits-



De raid op Dresden in Februari 1945

land zo goed als verslagen was en dat het bombardement onnodig was. De waarheid is dat het toen een tijd van totale oorlog was. De ideeën over morele grenzen van conflicten waren heel anders dan de ideeën die we vandaag de dag hebben. Alleen degenen die soortgelijke tijden van oorlog zelf hebben meegemaakt, kunnen het begrijpen of erover oordelen.

Operation Manna

1945 zag ook een ander type missie. Van 29 april tot 7 mei voerde Bomber Command Operatie Manna uit. In die operatie dropten Lancasters op lage snelheid van 500 meter hoogte voedsel voor de hongerende bevolking van het bezette Nederland.

Aandeel in de overwinning

Bomber Command heeft de Tweede Wereldoorlog niet zelfstandig gewonnen, maar de oorlog had zonder hun inspanningen niet kunnen worden gewonnen. De aanvallen van de RAF dwongen Duitsland om onschatbare aantallen mannen, wapens, vliegtuigen en uitrusting in te zetten voor de verdediging van het Duitse luchtruim, waardoor een tweede front lang voor D-Day effectief werd geopend. De jonge mannen van Bomber Command werden met gevaren geconfronteerd die wij ons vandaag de dag nauwelijks kunnen voorstellen, dat allemaal ter verdediging van onze vrijheid. Hun opoffering en buitengewone moed mogen nooit worden vergeten.

Bomber Command Memorial

Het Bomber Command Memorial ligt in Green Park bij Hyde Park Corner. Het monument is open voor het publiek en is een van de populairste attracties in Londen.



De bemanning van het 514 Squadron, laadt zakken met dringend noodzakelijk voedsel en benodigdheden.

8th Air Force in de Tweede Wereldoorlog

Door: Rick Franke Foto's: zie onderaan dit artikel

De geboorte van de Amerikaanse Luchtmacht

Vlak voor het einde van de Eerste Wereldoorlog vocht de American Air Service haar eerste luchtgevecht nabij St. Mihiel, geleid door de visionaire Col. Billy Mitchell. Vervolgens groeide tijdens het Interbellum de Amerikaanse luchtvaart gestaag door activiteiten van pioniers als Billy Mitchell, Carl Spaatz, Ira Eaker, Hap Arnold, Curtiss Le May en James Doolittle.

Zij waren pioniers in langeafstandsvluchten en in het bijtanken van vliegtuigen tijdens de vlucht. In 1925 demonstreerde Mitchell hoe bommenwerpers grote oorlogsschepen konden vernietigen. Zijn woeste kruistocht tot op het hoogste niveau eindigde met zijn uitzetting uit het leger. De American Air Service werd hernoemd in Army Air Corps. Aan het eind van de jaren dertig beheersten Douglas en Boeing het bouwen van metalen vliegtuigen in grote series. Het Army Air Corps overwoog om de meermotorige Boeing B-9 en Martin B-10 vliegtuigen te vervangen door de revolutionaire Boeing B-17 "Flying Fortresses" of nog grotere vliegtuigen. In mei 1940 kondigde Roosevelt het 'arsenaal van de vrije wereld' aan en was van plan jaarlijks minstens 50.000 vliegtuigen te produceren. Tegen het einde van 1940 werden de jaarlijkse doelen voor de piloten training extreem verhoogd van 300 in 1939 tot 30.000.



Boeing B-17 Bron: Wikimedia Commons

Voordat de oorlog in Europa uitbrak, omarmde het Air Corps van het Amerikaanse leger het idee van langeafstands-bombardementen bij daglicht door formaties van bommenwerpers op grote hoogte te laten vliegen. Deze bommenwerpers moesten een sterke defensieve bewapening hebben, tegen vijandelijke vliegtuigen en hoog vliegen om vijandelijke jagers en luchtafweervuur te vermijden. Deze strategische visie paste bij de technische bekwaamheid van de Amerikaanse luchtvaartindustrie. Superieur ontwerp gaf vliegtuigen, zoals de B-17 en de B-24 "Liberator" een bereik tot 3200 km. General Electric introduceerde compressoren op de motoren om de prestaties van deze vliegtuigen tot op hoogten van 11 km constant te houden. Geavanceerde elektromechanische Norden

bommenrichters konden nauwkeurig bomlasten vanaf grote hoogte afwerpen. Dit beleid van de strategische luchtmacht van de VS was goed uitontwikkeld en werd de basis voor de werkwijze in de lucht oorlog in Europa van 1939 tot 1941.



Oorlog

In mei 1940 werd de legerleider van het Army Air Corps, kolonel Carl "Tooe" Spaatz, assistent militaire attaché in Groot-Brittannië. Spaatz analyseerde de Battle of Britain, de Duitse "Blitz" tegen Britse steden en de vroege Britse bombardementen in de nacht. Hij merkte dat de bommenwerpers van de Luftwaffe gericht waren op grondsteun. Daardoor konden ze geen strategische missies uitvoeren. Voor Spaatz waren de Britse bombardementen bij nacht het begin van een "echte luchtmacht", hoewel "klein en ineffectief". Hij zag niet in dat bombardementsmissies overdag jagers nodig hadden om hen tot diep in vijandelijk gebied te escorteren.



Col. Carl "Tooe" Spaatz chef van de luchtmacht in juni 1941.
Foto: US Air force.

De VS in oorlog

Na Pearl Harbor en de Amerikaanse oorlogsverklaring werden plannen gesmeed om bommenwerpers samen, met verkennings- en jachtvliegtuigen uit te sturen. Het US Army Air Corps (later Army Air Force) vormde zestien Combat Airforces.



Hunter airfield Savannah, Georgia 1943
De eerste thuisbasis van de 8th Airforce

De 8^e, 9^e, 12^e en 15^e Airforce werden ingezet om te vechten in Europa en de Middellandse Zee. Medio 1942 had het Army Air Corps een programma, dat inhield dat 84 Groepen, met 7.800 gevechtseenheden, zouden worden bemand door 4.000.000 officieren en mannen. Training, faciliteiten, uitrusting en munitie moesten worden geregeld en geleverd.

The 'Mighty Eighth'

The 'Mighty Eighth' was de bijnaam voor de 8^e luchtmacht van de Verenigde Staten tijdens de Tweede Wereldoorlog. In januari 1942, slechts zes weken na Pearl Harbor, werd het achtste bommenwerpercommando geactiveerd op Hunter Airfield in Georgia.

Toen de manschappen Engeland begonnen binnen te stromen, werd de 8^e luchtmacht pas echt werkelijkheid.

Gen. Spaatz nam het bevel over de 8^e luchtmacht in mei 1942 op zich en vestigde zijn hoofdkwartier in Bushy Park ten westen van Londen. Spaatz lanceerde een plan voor een strategische campagne met tactische grondsteun na een eventuele invasie van Europa.

"Precisie" operaties

De 8e luchtmacht bleef zich inzetten voor "precisie" operaties overdag, ondanks het feit dat de RAF en de Luftwaffe hun strategische bombardementen

's nachts uitvoerden vanwege ondraaglijk zware verliezen. Gevechtsoperaties geleid door het 8th Air Force Bomber Command (zoals het toen bekend stond) begonnen in juli 1942, toen VS-crews zes Douglas A-20 RAF Bostons bemanden om een symbolische missie naar Duitse vliegvelden in bezet Nederland uit te voeren. Het was geen succes (slechts drie van de zes vliegtuigen kwamen terug). Dit was een voorteken van de dingen die komen gingen.

De 8^e luchtmacht begon met aanvallen op kleinere, gemakkelijk toegankelijke doelen langs de Franse kust, dit tot grote ergernis van de Engelsen, die grote nachtelijke razzia's in Duitsland uitvoerden. Dat veranderde, want in augustus 1942 werden vier Amerikaanse bommenwerper missies uitgevoerd op de Seweville-Rouen spoorwegwerven. Deze aanvallen met de Boeing B-17's waren nog maar het begin.

Hevige luchtgevechten boven Europa

In het luchtruim boven Europa werd tijdens de oorlog heftig gestreden. Het doel was om de VS en Groot-Brittannië een zodanig luchtoverwicht te verschaffen dat zij een invasie van het Europese vasteland zouden kunnen lanceren. Er was een meningsverschil tussen de Britten en de Amerikanen over het tijdstip van de strategische bombardementen, overdag of 's nachts. De Britten waren voorstander van nachtbombardementen; de Amerikanen waren voorstanders van precieze daglichtbombardementen. Ze ontdekten allebei dat de Duitsers, die een krachtige luchtmacht hadden, geen idee van strategische bombardementen hadden en zelf gefocust waren op tactische ondersteuning.

Uiteindelijk werd besloten dat de Amerikanen overdag zouden bombarderen en de Britten 's nachts.

Norden Bommenrichter

De 8^e AF gebruikte de zware B-17 en B-24 bommenwerpers als hun belangrijkste vliegtuigen om de strijd met Duitsland te voeren. De Verenigde Staten ontwikkelden de Norden-bommenrichter die op dat moment zo geavanceerd was, dat beweerd werd dat een bommenrichter een bom van grote hoogte in een augurk vat kon laten vallen. Hoewel in gevechtssituaties de resultaten verre van exact waren, was het normaal dat B-17's bij zwaar weer binnen een afstand van 1000 voet van het doelwit hun bommenlast konden laten vallen. De Verenig-



Camp Griffiss in Bushy Park Londen. Het hoofdkwartier van de Mighty Eighth.



Norden Bommenrichter in de neus van een B-17

de Staten hadden tot in een later stadium in de oorlog geen jagers die de bommenwerpers naar Duitsland en terug konden escorteren. Ze waren er van overtuigd dat de zware bewapening van de bommenwerpers, die in een strakke formatie vlogen, de Duitse jagers op afstand kon houden. Ze hadden ongelijk.

Verliezen

De 12 stuks .50 kaliber machinegeweren op elke B-17 bleken onvoldoende te zijn om de Duitse jagers weg te houden. De verliezen waren vroeg in de oorlog duizelingwekkend. De 8^e luchtmacht verloor meer dan 26.000 mannen. Aanvankelijk lagen de verliezen van vliegtuigpersoneel op bijna 86 procent. Nog eens 28.000 mannen werden krijgsgevangen genomen. Vliegtuigverliezen waren verschrikkelijk: 10.561 vliegtuigen van verschillende typen werden neergeschoten, waaronder 4.754 B-17 bommenwerpers. De verliezen waren zo hoog dat het leger het maximale aantal missies van een bemanning aftopte op 25 missies. Als zij 25 missies overleefden, mochten zij terugkeren naar de Verenigde Staten.

25 missies

Toevallig was de eerste B-17 die 25 missies uitvoerde niet de Memphis Belle. De Belle was de eerste die 25 missie voltooide en daarna naar huis ging voor een tour door de Verenigde Staten. De Flying Fortress van Captain Ira Baldwin, ver-



De Flying Fortress van Captain Irl Baldwin, "Hell's Angels" van de 303rd Bomb Group heeft als eerste 25 missies voltooid maar bleef in Engeland om door te vechten

noemd naar de Howard Hughes film "Hell 's Angels" van de 303rd Bomb Group, voltooide hun 25 missies negen dagen eerder dan de Memphis Belle maar de bemanning bood aan te blijven. Ze vlogen in totaal 48 gevechtsmissies zonder ooit een man te verliezen. Baldwin antwoordde in 1998 tijdens een 8th Air Force Reunion in Savannah op de vraag wat erger was, het luchtafweergeschut of de jagers. "Ja, allebei." Hij vertelde dat je in de vroege dagen van de aanvallen op Duitse doelen het gevoel had kilometers lang op een tapijt van Duits luchtafweergeschut te lopen.

955 dagen luchtgevechten

Tijdens de 995 dagen van luchtgevechten tegen Duitsland vlogen 332.645 zware bommenwerpers van de 8^e luchtmacht. Schutters aan boord van de bommenwerpers claimden 6.001 vijandelijke neergeschoten vliegtuigen tijdens luchtgevechten en 3.073 vliegtuigen werden vernietigd of op de grond beschadigd. Op 17 augustus 1942 werd vanuit Engeland de eerste Amerikaanse zware bombardementsmissie gelanceerd. Twaalf B-17's van de 97th Heavy Bombardment Group van de 8th Air Force overvielen de Sotteville-lès-Rouen spoorweg emplacementen, terwijl zes andere een afleidingsaanval uitvoerden. Enkele van de zwaarste verliezen waren tijdens het bombardement op de kogellager fabrieken in Schweinfurt op 17 augustus 1943 en opnieuw op 14 oktober. Bij de eerste raid zijn er van de 209 bommenwerpers die het vasteland van Europa overvlogen 145 verloren of beschadigd. Bij de laatste raid gingen 198 van de 254 bommenwerpers verloren of werden beschadigd.



Kilometers lopen op een tapijt van Duits luchtafweergeschut

Daglicht Raids

Op 19, 20 en 21 augustus werden drie raids tijdens daglicht uitgevoerd. De Amerikanen wisselden van tactiek en besloten Nazi vliegtuigfabrieken te bombarderen. Het probleem was dat deze bijna ontoegankelijk waren omdat ze zwaar verdedigd werden zoals die in Regensburg. Vervolgens werd getracht de Duitse kogellager fabriek in Schweinfurt te vernietigen. De Amerikanen vlogen een week lang door golven van luchtafweergeschut en Duitse jagers en verloren daarbij 148 vliegtuigen. Na deze gruwelijke verliezen merkten ze dat ze de Duitse oorlogsmachine weinig schade hadden toegebracht en die schade snel hersteld werd door de Duitsers.

Het tijl keerde

Door de luchtoorlog met Duitsland, een gezamenlijke inspanning van de Britten en Amerikanen, keerde het tijl. De P-51 Mustang was een Amerikaanse jager. Tussen december 1943 en maart 1944 werden de vliegtuigen voorzien van de Packard Merlin-motor. Het resultaat was een geweldige verbetering. De geallieerden konden nu een jager meesturen die veel beter zou kunnen presteren dan de Duitse jagers en die de bommenwerpers naar Berlijn en terug kon escorteren. De Luftwaffe zou zich bij daglicht niet langer veilig voelen in het Europese luchtruim. Het voordeel in het luchtruim ging heel snel naar de Amerikanen over. Overal waar de Duitsers vlogen, stonden ze voor een steeds toenemend aantal agressieve Mustang-piloten.



B-17 op een missie boven Duitsland

Amerikaanse dominantie in de lucht

De Amerikanen die de verwoestende raids op Schweinfurt hadden uitgevoerd, en daar forse verliezen hadden geleden zagen door hun verliezen drastisch dalen door de inzet van de Mustangs. De lucht boven Europa werd van nu af aan gedomineerd door de Amerikaanse luchtmacht. Als gevolg hiervan werden de Amerikaanse plannenmakers brutaler, de resultaten werden veel nauwkeuriger.

De verliezen aan bommenwerpers was in maart 1944 slechts een derde van die in oktober waren. In augustus 1944 hadden de geallieerden voet aan wal in Frankrijk in Normandië. De Luftwaffe was bijna uit de lucht weggevaagd omdat de geallieerden de Duitse waarschuwingssradarlocaties en vooruitgeschoven jagersbases hadden uitgeschakeld.

Een Duitse infanteriemilitair grapte in Normandië dat *"Als je een zilveren vliegtuig ziet, het Amerikaans is. Als je een zwart vliegtuig ziet, is het Brits en als je geen vliegtuig ziet, is het Duits."*

Met de luchtoorlog in het voordeel van de geallieerden, zetten de geallieerden medio 1944 hun zinnen op de Duitse brandstofproductie en de transportnetwerken. Tot 1944 had de Duitse wapenindustrie niet alleen de verliezen gecompenseerd, maar ook de productie verhoogd. Het voordeel van de Geallieerden in de luchtoorlog had geleid tot verwoestende verliezen voor de Duitse oorlogsproductie, vooral hun brandstofproductie had te lijden. In september 1944 stuurde Albert Speer, de Nazi architect en de minister van bewapening, Hitler een memorandum waarin stond dat de brandstofproductie slechts 8% was van de productie niveaus die ze in april hadden. De spoorwegnetwerken waren verwoest door de geallieerde bombardementen op de knooppunten. Het resultaat was ver-

traging in de distributie van oorlogsmateriaal. Deze voorraden waren daardoor gevoelig voor aanvallen door jachtbommenwerpers. In januari 1945 hebben de Geallieerde luchtaanvallen het hele Duitse militaire systeem op instorten gebracht

Operation Bodenplatte

De Duitsers probeerden een paniek zet om het luchtverwicht over Europa te herstellen met een offensief dat bedacht was om geallieerde vliegvelden uit te schakelen. Meer dan 950 jagers waren vanuit het Russische front naar het westen gestuurd voor "Operation Bodenplatte". Op 1 januari stegen alle gevechtsvliegtuigen van de Luftwaffe in het westen op. De omvang bestond uit gevechtsvliegtuigen van een stuk of elf gevechtseenheden. Ze vielen 27 Geallieerde vliegvelden in Noord-Frankrijk, België en het zuiden van Nederland aan in een poging om weer de overhand in de lucht te krijgen. Dat mislukte. De Duitsers verloren meer dan 300 jagers. Dit verlies konden zij eigenlijk niet lijden terwijl de verliezen van de geallieerden in slechts enkele weken werden vervangen. Die gok pakte, net zoals de slag om de Ardennen in december verkeerd uit voor de Duitsers. De Zij bereikten zelfs gedurende korte tijd geen overwicht in het luchtruim. Het gevolg daarvan was dat er nog minder luchtsteun was voor de verdediging van de massale luchtaanvallen die de Duitse industrie, olie en transportsystemen al hadden getroffen.

Langzamerhand verminderde ook het aantal doelwitten omdat de resultaten van de Geallieerde aanvallen succesvol waren. Op 7 april 1945 vielen bommenwerpers van de 8^e met overweldigende kracht Duitse vliegvelden aan. Daarbij werden 300 jagers op de grond vernietigd. Een week later sloegen ze weer toe en vernietigden er 700 meer op de grond. De eens zo trotse Duitse Luftwaffe bestond niet meer.



375th Fighter Squadron North American P-51D-5-NA Mustang 44-13926

Overgave

Na de overgave van Duitsland op 7 mei 1945, waren er plannen om de "Mighty 8th" naar de Pacific te verplaatsen en Japan vanaf Okinawa te bombarderen. Generaal Jimmy Doolittle vestigde zijn hoofdkwartier daar. De 8^e zou daar de nieuwe B-29's krijgen, maar de twee op Japan gedropte bommen dwongen hen zich over te geven.

De oorlog was voorbij.