

**'n Kritiese evaluering van die Suid-Afrikaanse Lugmag
in die Tweede Wêreldoorlog**

NICO WANDRAG

Voorgelê ter vervulling van 'n deel van
die vereistes vir die graad D Phi.
in die Fakulteit Lettere en Wysbegeerte

Universiteit van Pretoria

PRETORIA

Mei 1987

DANKBETUIGING

Dit is vir my besonder aangenaam om met die voltooiing van hierdie ondersoek my hartlike dank aan die volgende persone te betuig:

- * Dr. D.H. Heydenrych wie se bekwame en besielende leiding 'n beslissende faktor in die afhandeling van hierdie proefskrif was.
- * Luitenant-generaal H.J. Martin vir sy inspirasie, hulpvaardigheid en vormende kritiek.
- * Die personeel verbonde aan die Militêre Informasieburo asook die Suid-Afrikaanse Weermagsbiblioteek vir hulle vriendelikheid en opoffering in die opspoor van dokumente.
- * Mnr. Johan Horn vir sy belangstelling en sinvolle wenke.
- * Mev. Louise Labuschagne vir die keurige tikwerk.
- * 'n Besondere woord van dank aan my eggenote, Marie, en ons dogter Zania, vir hulle aanmoediging en meelewing.

INHOUDSOPGAWE

SAMEVATTING	(vi)
SUMMARY	(viii)
HOOFSTUK 1	
DIE ONTWIKKELING VAN MILITÊRE LUGVAART IN SUID-AFRIKA GEDURENDE DIE JARE 1912 - 1939	
1. SUID-AFRIKAANSE MILITÊRE LUGVAART GEDURENDE DIE JARE 1912 - 1918	1
Inleiding	1
Die veldtog in Suidwes-Afrika	7
Die Oos-Afrikaanse veldtog	9
Suid-Afrikaners in die Britse Lugmag tydens die Eerste Wêreldoorlog	15
2. DIE SUID-AFRIKAANSE LUGMAG 1919 - 1939	16
HOOFSTUK 2	
DIE SUID-AFRIKAANSE LUGMAG VERDIEN SY SPORE IN ITALIAANS-OOS-AFRIKA	
1. STRATEGIESE WAARDE VAN ITALIAANS-OOS-AFRIKA	35
2. VERGELYKENDE STERKTE VAN DIE OPPONERENDE MAGTE IN OOS-AFRIKA	39
Italiaanse bomwerpers	40
Suid-Afrikaanse bomwerpers	44
Vegvliegtuie	52

3.	ITALIAANSE EN SUID-AFRIKAANSE LUGOPERASIES IN OOS-AFRIKA	59
	Italiaanse operasies	59
	Geallieerde operasies	64
	Uitbreidings van die Suid-Afrikaanse Lugmag	67
	Geallieerde lugoperasies	70
	Lugverkenning	71
	Maryland-bomwerper	73
	Vegvliegtuie	76
	Neutralisering van die Italiaanse lugoorg	80
	Samewerking van landmagte	92
	Kommunikasievlugte	93
	Verkenning van roetes en vyandige verdedigingstelsels, verspreiding van propagandapamflette en die afgooi van voorrade	98
4.	SAMEVATTEND	101

HOOFSTUK 3

DIE AANDEEL VAN DIE SUID-AFRIKAANSE LUGMAG IN DIE OORLOG IN NOORD-AFRIKA

1.	INLEIDING	104
	Lugmag-betrokkenheid van die belangrikste oorlogvoerende lande in Egipte	104
	Britse Lugmag	105
	Italiaanse Lugmag	106
	Duitse Lugmag	109
	Die Suid-Afrikaanse Lugmagtoerusting in Noord-Afrika	117

2.	AANWENDING VAN DIE GEALLIEERDE LUGMAG EN DIE ROL VAN DIE SUID-AFRIKAANSE LUGMAG HIERIN	127
	Vergelykende gegewens van die Suid-Afrikaanse en Duitse bomwerpers	134
	Optrede van die Suid-Afrikaanse bomwerpers	140
	Operasie "Battleaxe" (15 - 17 Junie 1941)	140
	Operasie "Crusader"	147
	Reorganisasie van die Geallieerde Lugmag in Egipte	147
	Samewerking tussen lug- en landmagte	149
	Geallieerde Lugmag se optrede tydens operasie "Crusader"	152
3.	DUITSE OFFENSIEF EN DIE "GAZALA GALLOP"	177
	Samewerking tussen bomwerpers en vegvliegtuie	187
	Die rol wat die Suid-Afrikaanse Lugmag gespeel het om Rommel by El Alamein te help stuit	188
4.	DIE SLAG VAN EL ALAMEIN EN DIE DAAROPVOLGENDE NEDERLAAG VAN DIE DUITSE EN ITALIAANSE MAGTE IN NOORD-AFRIKA	195
	Die verdedigingslyn by El Alamein	195
	Die kwessie van voorrade	197
	Sterkte van die opponerende lugmagte tydens die Slag van El Alamein	201
	Slagorde van die Suid-Afrikaanse Lugmag tydens die Slag van El Alamein	201
	Bydrae van die Suid-Afrikaanse Lugmag voor die Slag van El Alamein	202
	Die Suid-Afrikaanse Lugmag se bydrae tydens die Slag van El Alamein	209

5.	MARITIEME VERDEDIGING	215
6.	DIE LAASTE MAANDE VAN DIE OORLOG IN LIBIë EN TUNISIë	222
7.	TEN SLOTTE	224

HOOFSTUK 4

DEELNAME VAN DIE SUID-AFRIKAANSE LUGMAG AAN DIE STRYD IN DIE MIDDELLANDSE SEEGBIED ASOOK IN DIE SUIDE VAN EUROPA

1.	OPERASIE "HUSKY"	225
	Bydrae van die Suid-Afrikaanse Lugmag tot operasie "Husky"	233
2.	GEALLIEERDE INVAL IN ITALIë	242
	Sterkte van die opponerende lugmagte	243
	Bevelstruktuur van die Geallieerde Lugmag	244
	Geallieerde lugstrategie in Italië	248
	Die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag in die Geallieerde lugstrategie	250
	Toerusting van die Suid-Afrikaanse Lugmag, 1943 tot 1945	253
	Optrede van eskaders belas met foto- en taktiese verkenningwerk	261
	Optrede van vegvliegtuig-bomwerpers	270
	Optrede van bomwerpereskaders	289
	Swaar bomwerpers	289
	Ligte en medium bomwerpers	300



3.	SUID-AFRIKAANSE LUGMAGOPERASIES IN DIE EGEÏESE SEEGBIED	307
4.	MARITIEME VERKENNING	317
5.	DIE ROL VAN DIE SUID-AFRIKAANSE LUGMAG IN DIE "BALKAN AIR FORCE"	318
6.	TER AFSLUITING	321

HOOFSTUK 5

MARITIEME OPERASIES EN LUGVERVOER

1.	MARITIEME OPERASIES	322
	Beskerming van die seeroete om die Kaap	322
	Tydperk Oktober 1939 tot November 1941	323
	Die besetting van Madagaskar	335
	Die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag in die besetting van Madagaskar	338
	Die jare 1942 tot 1945	342
2.	LUGVERVOER	346

EVALUERING

Opleidingsprogram en -fasiliteite van die Suid-Afrikaanse Lugmag	354
Beheer en organisasie	357

BRONNELYS	359
-----------	-----

SAMEVATTING

Gedurende die Tweede Wêreldoorlog het die Suid-Afrikaanse Lugmag op verskeie fronte aktief aan die oorlog deelgeneem. Afgesien van maritieme operasies langs die Afrikaanse kus en die vervoer van personeel en voorrade in Afrika en Europa, het die Suid-Afrikaanse Lugmag in drie oorlogsarene in Oos-Afrika, Noord-Afrika en die Middellandse Seegebied opgetree.

Die vraag ontstaan egter: in hoe 'n mate het die Suid-Afrikaanse Lugmag hulle van hul taak gekwyt? Was die operasies wat hulle uitgevoer het effektief en in welke mate het hulle 'n bydrae tot die uiteindelijke onderwerping van die Spilmoondhede gelewer?

Om 'n antwoord op hierdie vrae te kry, is die optrede van die verskillende Suid-Afrikaanse Lugmageskaders onder die loep geneem. Operasionele krygsvlugte is ontleed en die bydrae van die lugmag in die oorlog is na waarde geskat. Dit is dus duidelik dat dit hier nie bloot om 'n chronologiese beskrywing van die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag gedurende die Tweede Wêreldoorlog gaan nie, maar veel eerder om 'n evaluering van hulle werkswyse, operasionele vernuf en doelmatigheid.

Nadat die bydraes van die onderskeie Suid-Afrikaanse eskaders ontleed is, het die ondersoeker tot die volgende slotsom geraak. In die eerste plek het die Suid-Afrikaanse Lugmag gedurende die oorlog tot 'n gedugte gevegsmag ontwikkel wat die vyand die stryd op alle terreine met moderne toerusting sou aansê.

In die tweede plek het die Lugmag 'n substantiewe bydrae tot die vernietiging van die Spilmoondhede se magte gelewer. In Oos- en Noord-Afrika sowel as in die Middellandse Seegebied het die Suid-Afrikaanse eskaders uitgemunt in die ondersteuning van land- en seemagoperasies terwyl hulle ook instrumenteel in die verkryging van lugsuperioriteit was. Dit was egter nie alleen dié eskaders wat aan die oorlogsfront suksesvol was nie. Eweneens het eskaders belas met maritieme verkenningsvlugte en die vervoer van voorrade ook met eer uit die stryd getree.

In sy wese handel dit in die geskiedenis om die verhaal van die mens: sy stryd, sy prestasies, sy oorwinnings; ook sy teleurstellings en sy nederlae. Dit is ook waar ten opsigte van die geskiedenis van die Suid-Afrikaanse Lugmag. Die tydperk onder bespreking gee egter meer blyke van prestasie as teleurstelling, meer blyke van oorwinning as nederlaag met betrekking tot werklike oorlogsdeelname maar meer so betreffende persoonlike taakvervulling. Dit kan toegeskryf word aan individuele deursettingsvermoë, ywer, toewyding en idealisme - eienskappe wat dien tot herinnering maar ook tot besieling vir toekomstige geslagte.

SUMMARY

The South African Air Force actively participated on different fronts during the Second World War. Apart from maritime operations along the African coast and the transport of personnel and material in Africa and Europe, they also operated in three theatres of war in East Africa, North Africa and the countries bordering the Central Mediterranean.

However, the question now arises how effective these operations were and to which extent the South African Air Force contributed towards the ultimate destruction of the Axis Powers. To answer these questions the different operations of the Air Force Squadrons during the war were analyzed and evaluated.

The researcher arrived at the following conclusions: In the course of the war the South African Air Force played a substantial role in the subjugation of the Axis Powers. In Eastern and Northern Africa, as well as in the Mediterranean area, the South African Squadrons excelled in assisting land and sea force operations while they were also instrumental in the attainment of air superiority. At the same time squadrons involved in maritime reconnaissance and transportation also took honours for their efforts.

This magnificent record was achieved through supreme courage, fortitude and idealism on the part of the men and women involved. South Africa could therefore be justly proud of the more than 44 000 men who volunteered for service in the South African Air Force during the war.

HOOFSTUK 1

DIE ONTWIKKELING VAN MILITÊRE LUGVAART IN SUID-AFRIKA GEDURENDE DIE JARE 1912 TOT 1939

Waar die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag gedurende die Tweede Wêreldoorlog in hierdie studie ontleed word, is dit nodig om allereers 'n kort historiese oorsig oor die ontwikkeling van militêre lugvaart in Suid-Afrika voor 1939 te gee.

1. SUID-AFRIKAANSE MILITÊRE LUGVAART GEDURENDE DIE JARE 1912 - 1918

Inleiding

Verskeie faktore was vroeg in hierdie eeu daarvoor verantwoordelik dat militêre lugvaart in Suid-Afrika sy beslag sou kry. Die eerste van hierdie bydraende faktore was die koms van die "African Aviation Syndicate Ltd." in 1911 na Suid-Afrika. Hierdie maatskappy, onder leiding van Guy Livingstone, het daarin belang gestel om die praktyk en wetenskap van lugvaart in Suid-Afrika te bevorder.¹ In die maatskappy se diens was twee jong vlieëniers, te wete Cecil Compton Paterson en Evelyn Driver.² Dit was Paterson wat in 1913 'n baie groot bydrae tot die ontwikkeling van militêre lugvaart in Suid-Afrika sou lewer en waarby ons later sal uitkom.

-
1. H. Potgieter, W. Steenkamp, D. Becker, L. Vosloo: Aircraft of the South African Air Force, p. 16.
 2. H. Potgieter, W. Steenkamp, D. Becker, L. Vosloo: Aircraft of the South African Air Force, p. 16.



Die tweede bydraende faktor was in die persoon van generaal Christiaan Frederik Beyers, oud-Boeregeneraal, en sedert Julie 1912 kommandant-generaal van die nuut gestigte Suid-Afrikaanse Weermag, gesetel.

In 1912, het generaal Beyers, in opdrag van generaal J.C. Smuts³ wat in daardie stadium onder andere Minister van Verdediging was, militêre maneuvres in Switserland, Frankryk, Duitsland en Brittanje, as waarnemer bygewoon. Dit was tydens hierdie maneuvres dat generaal Beyers eerste-handse kennis aangaande die gebruik van vliegtuie gedurende oorlogsituasies opgedoen het.⁴

Na sy terugkeer uit die buiteland het generaal Beyers in 1913 'n verslag oor sy ondervindinge aan die regering voorgelê. Hieruit blyk dit duidelik dat die oud-Boeregeneraal, anders as die geval met die meeste Europese militariste⁵ baie geïmponeer was met die gebruik van vliegtuie gedurende die leëroefeninge wat hy bygewoon het.

-
3. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 1.
 4. Report of General Beyers, Annexures to Votes and Proceedings in the House of Assembly, Vol. VI, 1913, pp. 5 - 7.
 5. Die onvermoë van die oorgrote meerderheid militêre strateë aan die begin van die Eerste Wêreldoorlog om die rol wat vliegtuie in 'n militêre konflik kon speel te waardeer, kom in die volgende werke duidelik na vore.

John R. Cuneo: The Air Weapon, p. 2; John R. Cuneo: Winged Mars, p. 129; David Divine: The Broken Wing, p. 38; Aaron Norman: The Great Air War, p. 47; J.A. Phelan: Heroes and Aeroplanes of the Great War, p. 19; E. Colston Shepard: The Air Force To-Day, p. 13; J.W.R. Taylor: A History of Aerial Warfare, p. 43 asook J. Wren: The Great Battles of World War One, p. 234.

Hy het dit dan ook duidelik gestel dat vliegtuie in toekomstige konfliktsituasies 'n belangrike rol gehad het om te vervul.⁶ Voorts het generaal Beyers die volgende stelling aangaande die toekomstige rol van die vliegtuig in 'n land se verdedigingstelsel gemaak: "...It is impossible for any country to build up a completely successful system of defence without taking due account of this new arm of military science."⁷

In Engeland is daar ook by Beyers aangedring om, na sy terugkeer na Suid-Afrika, 'n vliegskool alhier te stig. In hierdie verband is daar aan Beyers die voorstel gemaak dat vyf of ses jong Suid-Afrikaners na Brittanje gestuur word om verdere opleiding as vlieëniers te ontvang.⁸

As gevolg van Beyers se verslag en ook sy entoesiasme, is daar besluit om tien jong manne as vlieëniers op te lei. Daar is gevolglik in die Staatskoerant van 10 Mei 1913, 'n advertensie geplaas waarin jong manne genooi is om as vlieëniers opgelei te word.⁹ Van die groot aantal aansoeke wat ontvang is, is tien persone gekies om hulle opleiding in Kimberley, onder die wakende oog van Cecil Compton Paterson te ondergaan.¹⁰

-
6. Report of General Beyers, Annexures to Votes and Proceedings in the House of Assembly, Vol. VI, 1913, p. 5.
 7. Report of General Beyers, Annexures to Votes and Proceedings in the House of Assembly, Vol. VI, 1913, p. 7.
 8. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 2.
 9. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 2 asook H. Potgieter, W. Steenkamp, D. Becker, L. Vosloo: Aircraft of the South African Air Force, p. 16.
 10. H. Potgieter, W. Steenkamp, D. Becker, L. Vosloo: Aircraft of the South African Air Force, p. 16.

'n Treffende beskrywing aangaande die opleiding van die jong aspirant-vlieëners, word in Arthur Blake se boek, Vlieghelde van Suid-Afrika gevind.¹¹ Oor die tipe vliegtuig wat aanvanklik gebruik is, (gedurende die opleiding het die enigste vliegtuig neergestort en moes herbou word), gee Blake die volgende beskrywing: "Die vliegtuig waaroor die skool beskik het, is deur Paterson self ontwerp, hoewel die invloed van die Europese ontwerpers soos Graham-White, Caudron en Farman te bespeur was. Dit was 'n dubbeldekker met die roer agter die vlerke en 'n hoogteroer daarvoor. Dit het geen romp gehad nie en die onderdele is in posisie gehou deur 'n aantal houtstutte en 'n menigte drade ... Die masjien was ook iets besonder, want die krukas het stilgestaan terwyl die silinders teen 'n hoë snelheid straalsgewys daarom gedraai het. Daar was geen minerale-smeerolie beskikbaar nie en skoon kasterolie is dus in groot hoeveelhede gebruik."¹²

Uit hierdie groep jong manne is ses gekies om hulle opleiding in Engeland voort te sit. Hulle was luitenant K.R. van der Spuy, G.P. Wallace, G.S. Creed, E.C. Emmett, B.H. Turner en M.S. Williams.¹³ Die groep het vanaf 25 April 1914 verdere opleiding ontvang,¹⁴ en met die aanvang van die Eerste Wêreldoorlog is vyf van hierdie ses Suid-Afrikaners as lede van die "Royal Flying Corps" na Frankryk om aan die kant van die Geallieerdes

11. Arthur Blake: Vlieghelde van Suid-Afrika, pp. 24-27.

12. Arthur Blake: Vlieghelde van Suid-Afrika, p. 24.

13. H. Potgieter, W. Steenkamp, D. Becker, L. Vosloo: Aircraft of the South African Air Force, p. 17.

14. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 2.

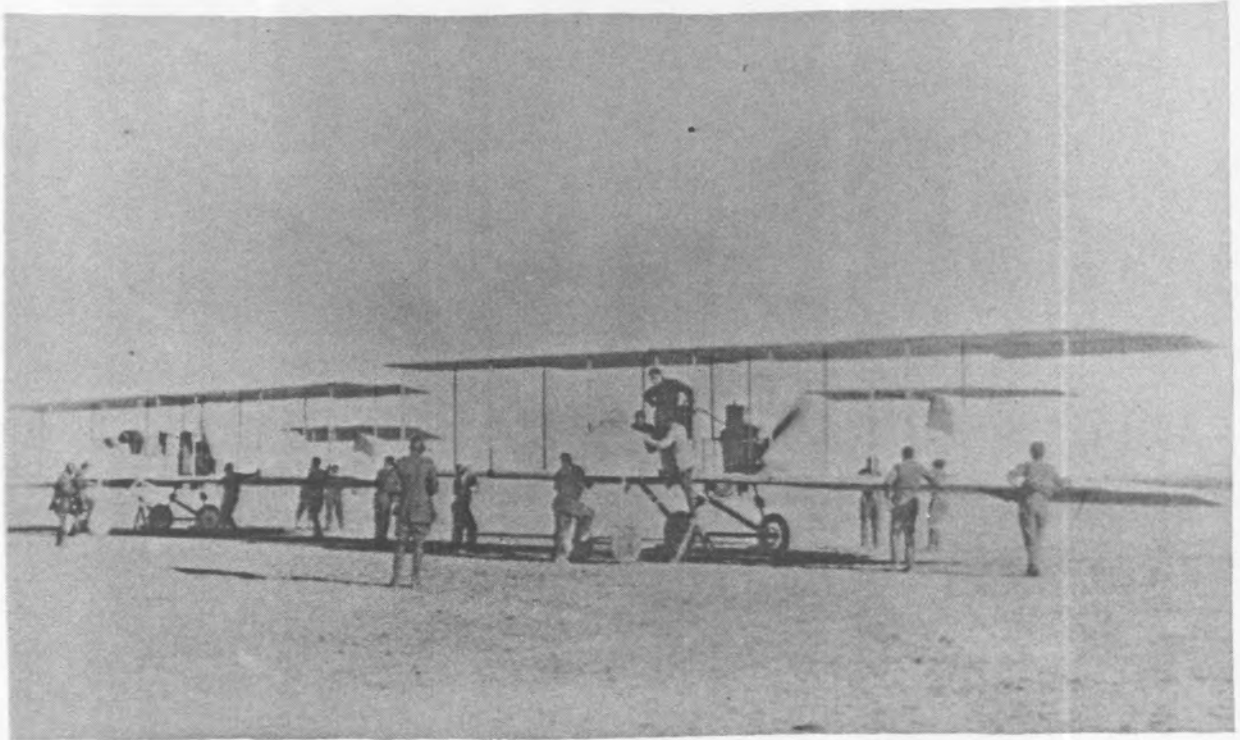


teen Duitsland te veg.¹⁵ Hulle was die voorlopers van bykans 2 000 Suid-Afrikaners wat teen 1916 in die "Royal Flying Corps" diens sou verrig.¹⁶ In November 1914 is hulle egter teruggeroep, aangesien hulle in Suid-Afrika benodig sou word tydens die Uniemagte se inval in Suidwes-Afrika.¹⁷

Aan G.P. Wallace, K.R. van der Spuy en G.S. Creed is opdrag gegee om vliegtuie vir die veldtog in Suidwes-Afrika te bekom en ook genoegsame manskappe te werf om as grondpersoneel te dien.¹⁸

In hierdie stadium is daar deur die drie Suid-Afrikaners op die Henri Farman-vliegtuig besluit, aangesien hierdie tipe vliegtuig, met sy staalraamwerk en Canton Unné-masjien, goed by die omstandighede in Suider-Afrika sou inpas.¹⁹

-
15. H. Potgieter, W. Steenkamp, D. Becker, L. Vosloo: Aircraft of the South African Air Force, p.17.
 16. C.G. Burge: (editor): The Royal Air Force and the Air Forces of the British Empire Year Book 1938, p. 199.
 17. Air Ministry: A Short History of the Royal Air Force, p. 66.
 18. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 2.
 19. H.A. Jones: The War in the Air, Vol. 3, p. 15.



HENRI-FARMAN

(S.A. Weermag)

Die eerste vliegtuig vanaf Frankryk is in Januarie 1915 in Engeland afgelewer en nog twee ander in Maart dieselfde jaar. In die daaropvolgende maand is die drie Henri Farman-vliegtuie, asook twee B.E. 2c-vliegtuie na Suid-Afrika verskeep.²⁰ Twee van die Henri Farman-vliegtuie is egter op see tydens die vaart na Suid-Afrika as gevolg van swak weer en 'n onstuimige see, erg beskadig.²¹

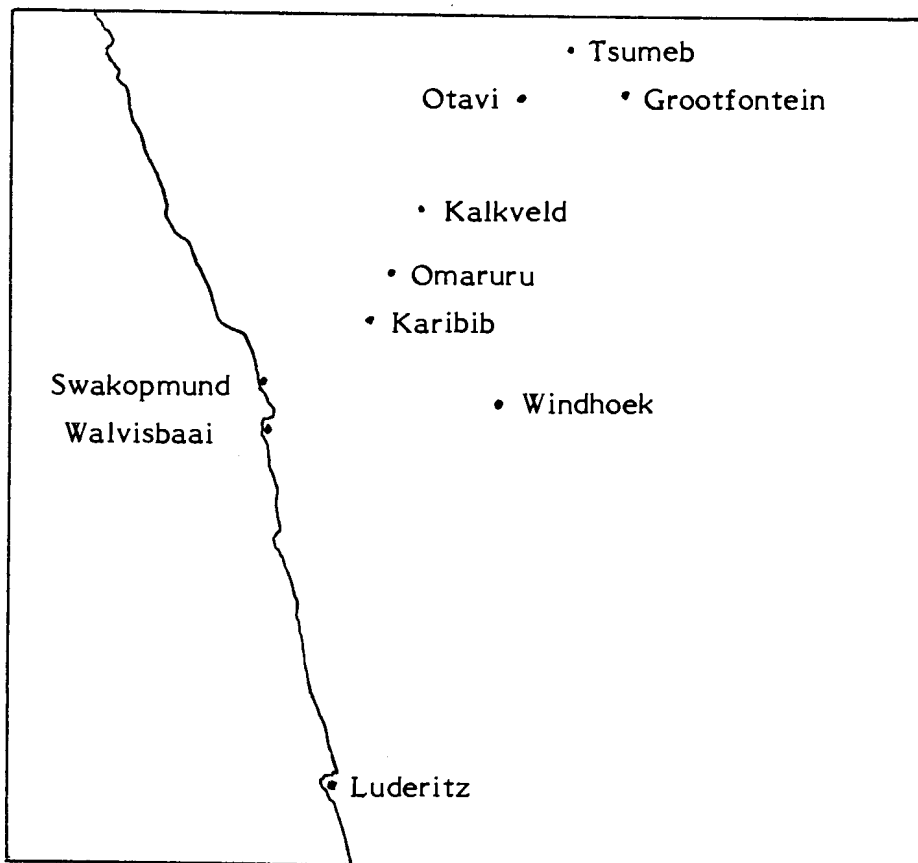
20. H.A. Jones: The War in the Air, Vol. 3, pp. 15 - 16.

21. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 3, asook H.A. Jones: The War in the Air, Vol. 3, p. 16.

Die veldtog in Suidwes-Afrika

Kort na die aankoms van die verskillende lugkontingente in Suidwes-Afrika, het die invalsmag van generaal Louis Botha Windhoek beset.²²

Suidwes-Afrika



22. H.A. Jones: The War in the Air, Vol. 3, p. 17.

Kort nadat Karibib deur die Unietroepe beset is, is die Duitse landingsvelde aldaar vir die lugeenhede in gereedheid gebring, en is die eerste verkenningsvlug op 28 Mei 1915 deur luitenant K.R. van der Spuy uitgevoer.²³ In Junie 1915 is Omaruru deur die Uniemagte beset en is vyf verkenningsvlugte vandaar met die Henri Farman-vliegtuie onderneem.²⁴ Aan die begin van Junie 1915 het 'n verdere twee Henri Farman-vliegtuie intussen in Suid-Afrika gearriveer.²⁵

Op 29 Junie 1915 het twee Henri Farman-vliegtuie 'n bomaanval op die Duitse kamp te Otavi uitgevoer. Tydens hierdie aanval het elke vliegtuig agt 7,5 kilogram-bomme op die kamp gewerp.²⁶ Verdere verkenningsvlugte is onderneem en generaal Botha kon, na aanleiding van verslae van die vlieëniers, die presiese bewegings van die Duitse magte vasstel. Generaal Botha was ook hoogs ingenome met hierdie verslae, soos blyk uit sy gesprek met Van der Spuy, waarin hy verklaar het dat hy eintlik nou honderde kilometers ver kon "sien".²⁷

Nadat die Duitse magte die futiliteit van verdere weerstand besef het, het hulle op 9 Julie 1915 aan die Unietroepe oorgegee.²⁸ Die Suid-Afrikaanse

23. H.A. Jones: The War in the Air, Vol. 3, pp. 17 - 18.

24. H.A. Jones: The War in the Air, Vol. 3, p. 18.

25. H.A. Jones: The War in the Air, Vol. 3, p. 18.

26. H.A. Jones: The War in the Air, Vol. 3, p. 18.

27. H. Potgieter, W. Steenkamp, D. Becker, L. Vosloo: Aircraft of the South African Air Force, p. 17.

28. Air Ministry: A Short History of the Royal Air Force, (Air Publication 125), p. 67.

lugeenheid is hierop terug na Kaapstad, waar dit ontbind is. Hiervan= daan is die vlieëniers na Brittanje waar hulle hul by No. 26 Eskader van die "Royal Flying Corps" aangesluit het.²⁹ Hierdie eskader sou nou ook vanaf Oktober 1915 as No. 26 (Suid-Afrikaanse) Eskader bekend staan.³⁰

Die Oos-Afrikaanse veldtog

Op 25 Desember 1915 is No. 26 (Suid-Afrikaanse) Eskader na Mombasa aan die ooskus van Afrika om diens teen die Duitse troepe van kolonel Von Lettow-Vorbeck te doen.³¹ Majoor G.P. Wallace, wat in die tussentyd bevorder is, was in bevel van hierdie eskader.³²

Met hulle aankoms in Mombasa op 31 Januarie 1916 het die eskader agt B.E. 2c-vliegtuie tot hulle beskikking gehad. Toe die vliegtuie egter van

-
29. H.A. Jones: The War in the Air, Vol. 3, p. 19. "Binne die militêre opset van die verskillende oorlogvoerende lande in hierdie stadium, was daar geen sprake van 'n outonome lugmag wat as sodanig sou fungeer nie. Die onderskeie leër- en seemagte het hulle eie vliegtuie gehad. So was daar in Brittanje die "Royal Flying Corps", wat op 13 Mei 1912 gestig is, (Vergelyk Bruce Robertson: The RAF: A Pictorial History, p. 11) en wat uitsluitlik deur die leër vir sy eie doeleindes aangewend is. Die Britse Vloot op sy beurt, het weer oor die "Royal Naval Air Service" wat op 1 Julie 1914 gestig is, (Vergelyk Peter Lewis: Squadron Histories, RFC, RNAS and RAF 1912 - 1959, p. 172) bevel gevoer. Nie een van hierdie eenhede sou dit enigsins oorweeg om bevel anders van òf die Leër òf die Vloot, te aanvaar nie.
30. Peter Lewis: Squadron Histories RFC, RNAS and RAF 1912 - 1959, p. 24.
31. Air Ministry: A Short History of the Royal Air Force, (Air Publication 125) p.146. asook H. Potgieter, W. Steenkamp, D. Becker, L. Vosloo: Aircraft of the South African Air Force, p. 17.
32. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 4.

die skepe afgelaai word, is met ontsteltenis verneem dat die lugskroewe in Engeland agtergelaat is. Gelukkig kon beskikbare noodskroewe, alhoewel van 'n ander fabrikaat, aangepas en vir operasies gebruik word.³³

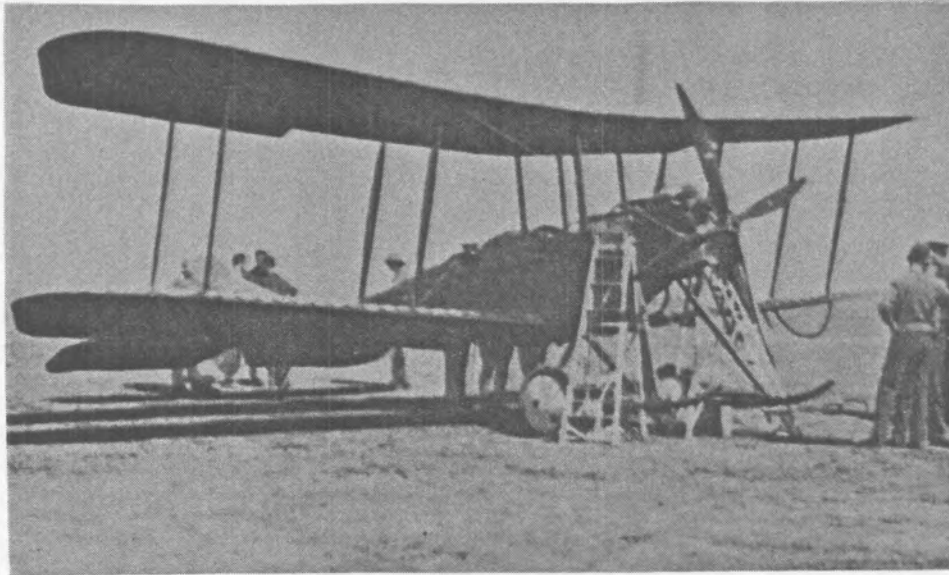


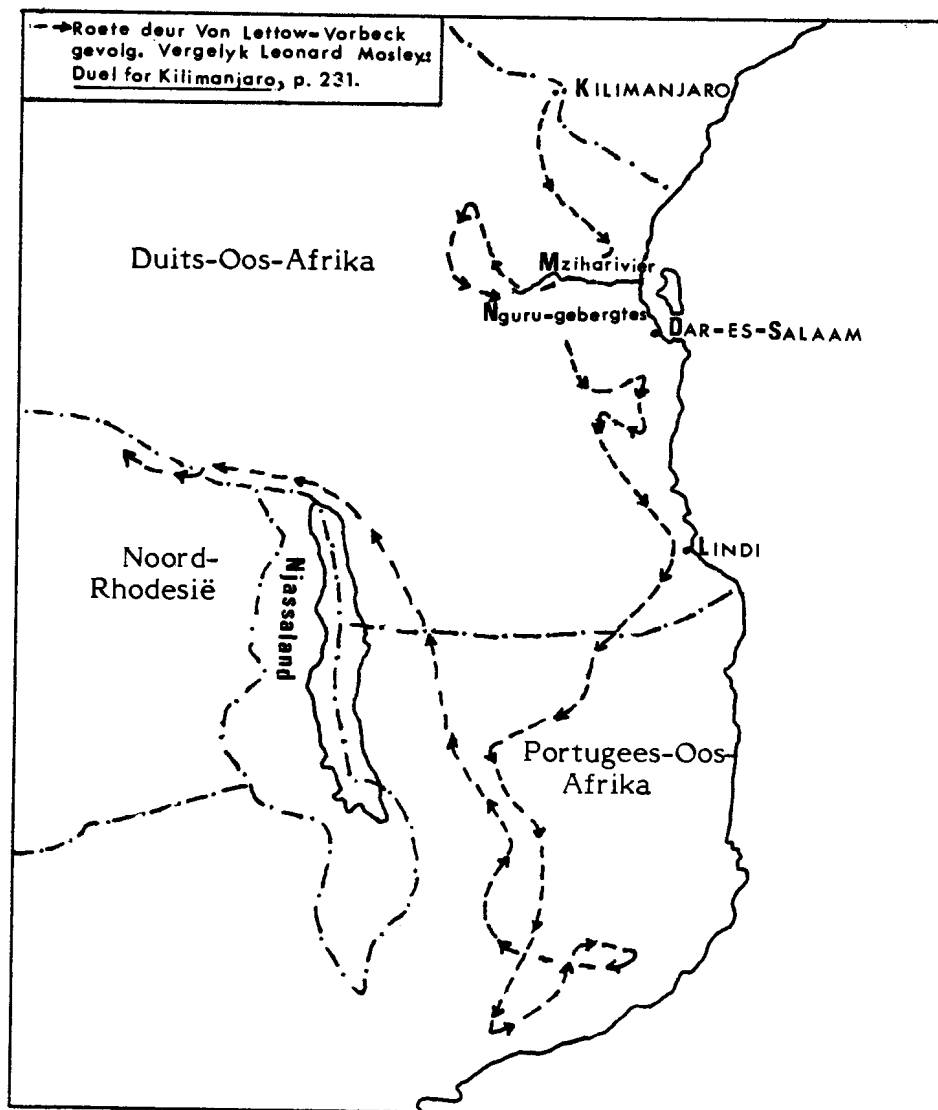
FOTO VAN B.E. 2C

(Arthur Blake: Vlieghelde van Suid-Afrika, tussen pp. 26 - 27)

Alhoewel kolonel Von Lettow-Vorbeck 'n baie klein leërmag tot sy beskikking gehad het, (gedurende die hele veldtog het hy oor slegs 3 000 Blanke en 11 000 Swart troepe bevel gevoer) het hy besluit om soveel moontlik

33. H.A. Jones: The War in the Air, Vol. 3, p. 24.

Geallieerde troepe in Afrika besig te hou om dusdoende te verhoed dat hulle tot die stryd teen Duitsland in Europa sou toetree.³⁴ Hierin het hy dan ook baie goed geslaag, want vir bykans twee jaar het Von Lettow-Vorbeck meer as 12 000 Geallieerde Blanke troepe in Duits-Oos-Afrika in die oorlog betrek.³⁵



34. H.A. Jones: The War in the Air, Vol. 3, p. 20.

35. Edwin Sharpe Grew: European History: Great Leaders and Landmarks from Early to Modern Times, Vol. VI, p. 287.

Die Duitse bevelvoerder het nooit sy opponente die kans gegun om 'n beslissende slag teen hom te lewer nie. Al retirierend het Von Lettow-Vorbeck 'n verdragingsgeveg teen sy opponente gevoer en generaal J.L. van Deventer kon eers op 1 Desember 1917 aankondig dat alle vyandelike troepe in Duits-Oos-Afrika òf gevange geneem was, òf oor die grens van Portugees-Oos-Afrika verdryf was.³⁶

In hierdie veldtog, wat vanaf Kilimanjaro in die noorde, tot diep in die Portugese gebied in die suide, en vandaar na die grens tussen Duits-Oos-Afrika en Noord-Rhodesië in die noordweste gestrek het, het die lede van No. 26 Eskader die Geallieerde troepe gesteun deur verkenningsvlugte en bomaanvalle op vyandelike teikens uit te voer.

Aangesien hierdie deel van Afrika dig bebos was, was dit vir die vlieëniers en hulle waarnemers bykans onmoontlik om die vyandelike bewegings asook vyandelike teikens vanuit die lug waar te neem, met die gevolg dat hierdie funksies nie deur die vliegtuie baie suksesvol uitgevoer is nie.³⁷ Hierdie probleme wat die vliegtuie gehad het om die vyandelike bewegings uit die lug waar te neem, is na afloop van die Eerste Wêreldoorlog ook deur Von Lettow-Vorbeck geboekstaaf.³⁸

-
36. Edwin Sharpe Grew: European History: Great Leaders and Landmarks from Early to Modern Times, Vol. VI, p. 287.
37. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 4 asook H. Potgieter, W. Steenkamp, D. Becker, L. Vosloo: Aircraft of the South African Air Force, p. 17.
38. General Von Lettow-Vorbeck: Meine Erinnerungen Aus Ostafrika, p. 183.

Die feit dat die vlieëniers en hul waarnemers met 'n skynbaar onsigbare vyand te doen gehad het, het egter nie aan hulle entoesiasme afbreek ge= doen om hul ander funksies in hierdie oorlog te vervul nie. So is daar dan ook verskeie bomaanvalle op vyandelike teikens uitgevoer, weliswaar sonder enige sukses.

Een van hierdie aanvalle was op Duitse stellings in die Nguru-gebergtes in Julie 1916. Naby die kruin van die berg Kanga, het Von Lettow-Vorbeck twee swaar kanonne van die gekelderde Duitse kruiser, "Königsberg", opgestel waarmee hy die Geallieerde kamp van generaal Smuts se troepe langs die Mziharivier onophoudelik bestook het.³⁹ (Die "Königsberg" is op 5 Julie 1916 deur twee Britse oorlogskepe in die Rufijirivier tot sink gebring. Hierdie Duitse kruiser se posisie in die rivier is deur 'n Suid-Afrikaanse vlieënier, H.D. Cutler, wat aan die "Royal Naval Air Service" verbonde was, opgespoor).⁴⁰

Al gou het hierdie kamp onder die Suid-Afrikaanse troepe as "Shell Camp" bekend gestaan, en aangesien generaal Smuts geen kanonne met 'n effektiewe trefafstand tot sy beskikking gehad het om die Duitse grofgeskut mee te elimineer nie, is daar besluit om die hulp van No. 26 Eskader in te roep.⁴¹

39. Charles Miller: Battle for the Bundu, p. 183.

40. H. Potgieter, W. Steenkamp, D. Becker, L. Vosloo: Aircraft of the South African Air Force, p. 17.

41. Charles Miller: Battle for the Bundu, p. 183.

In sy boek Battle for the Bundu, gee die skrywer Charles Miller, 'n pragtige beskrywing van hierdie aanvalle en skryf hy onder andere:

"Just before sunset everyday, their BE2Cs performed gracefully perilous ballet steps amid violent storms of German machine gun bullets only a few feet above the mountain crest while letting fly with their fifty pound (22 kilogram) high explosive bombs ...

The only trouble was that the pilots never hit anything, for the simple reason that they never saw anything to aim at, so snugly were the German guns tucked into the forests ..."⁴²

Die totale gewig van die bomme wat in hierdie aanvalle gebruik is, was meer as 3 000 kilogram⁴³ en een Blanke en een Askari is as gevolg van hierdie aanvalle beseer.⁴⁴ Die Blanke het 'n hand verloor terwyl hy in 'n hut skuiling gesoek het.⁴⁵

Wanneer daar na die groot massa bomme gekyk word wat in bogenoemde aanvalle gebruik is, en die resultaat wat behaal is, asook die feit dat verkenning deur die digte bosse bemoeilik is, wil dit voorkom asof hierdie eskader geen sukses in Duits-Oos-Afrika behaal het nie. So 'n afleiding sou egter foutief wees, aangesien die vliegtuie telkemale daarin geslaag het om Von Lettow-Vorbeck se ontsnappingsroete vas te stel.⁴⁶ Ook moet daar in gedagte gehou word dat ons hier nie met die beste vliegtuie te doen gehad het nie. In hierdie verband

42. Charles Miller: Battle for the Bundu, p. 184.

43. H.A. Jones: The War in the Air, Vol. 3, p. 37.

44. H.A. Jones; The War in the Air, Vol. 3, p. 37.

45. General Von Lettow-Vorbeck: Meine Erinnerungen Aus Ostafrika, pp. 124 - 125.

46. H.A. Jones: The War in the Air, Vol. 3, p. 30.

beskryf Charles Miller die werkverrigting van die B.E. 2c-vliegtuig as volg: "A pilot never knew when his plane's sniffling 70-hp. engine would cut out . . . he could usually rely on this to happen at least half a dozen times in a ninety-minute mission."⁴⁷

In Junie 1918 het No. 26 Eskader na afloop van hulle dienstrydperk in Duits-Oos-Afrika na Brittanje vertrek.⁴⁸ Vandaar is hulle aan die einde van die Eerste Wêreldoorlog terug na Suid-Afrika.

Suid-Afrikaners in die Britse Lugmag tydens die Eerste Wêreldoorlog

Gedurende die Eerste Wêreldoorlog het ongeveer 3 000 Suid-Afrikaners hulle in die geledere van òf die "Royal Flying Corps" òf die "Royal Naval Air Service" òf die "Royal Air Force" bevind.⁴⁹ Van hierdie getal het 260 vlieëniers hulle lewe in die oorlog verloor.⁵⁰

Twee van die Suid-Afrikaanse vlieëniers verbonde aan die Britse Lugmag verdien om in hierdie stadium vermeld te word. Die eerste vlieënier, kaptein A.W. Beauchamp-Proctor, was nie alleen die vlieënier aan Britse kant wat die meeste dekorasies vir dapperheid in die oorlog

47. Charles Miller: The Battle for the Bundu, p. 184.

48. H. Potgieter, W. Steenkamp, D. Becker, L. Vosloo: Aircraft of the South African Air Force, p. 17.

49. C.G. Burge (editor): The Royal Air Force and the Air Forces of the British Empire Year Book 1938, p. 199.

50. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 5.

verdien het nie;⁵¹ hy het ook die hoogste Britse militêre toekenning vir dapperheid, naamlik die "Victoria Cross" op 30 November 1918 verower.⁵² Die tweede persoon wat hier genoem word is Hugh W.L. Saunders. "Dingbat" Saunders sou na die oorlog in die Britse Lugmag aanbly en hy het dan ook tot eerste lugmaarskalk van die Britse Lugmag gevorder.⁵³

2. DIE SUID-AFRIKAANSE LUGMAG 1919 - 1939

Toe generaal J.C. Smuts in 1919 premier van Suid-Afrika geword het, het hy besluit om 'n lugmag in Suid-Afrika, as deel van die Unie se gewapende magte, te stig. Die persoon op wie generaal Smuts se keuse geval het om die leiding met die stigting van hierdie lugmag te neem, was 'n Vrystaatse Afrikaanssprekende, Helperus Andrias van Ryneveld.⁵⁴

In 1919 is die latere luitenant-generaal, maar toe nog kolonel Van Ryneveld, as die Suid-Afrikaanse lugskakeloffisier by die Britse Lugmag aangestel. Aangesien die Britse regering 'n skenking van oorskot

51. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 5.

52. Arthur Blake: Vlieghelde van Suid-Afrika, p. 78.

53. Arthur Blake: Vlieghelde van Suid-Afrika, p. 63.

54. H. Potgieter, W. Steenkamp, D. Becker, L. Vosloo: Aircraft of the South African Air Force, p. 18.

oorlogsvliegtuie aan die verskillende dominiums sou maak, is daar aan Van Ryneveld opdrag gegee om van hierdie vliegtuie uit te soek en na Suid-Afrika te versend.⁵⁵ Hierdie geskenk wat as die "Imperial Gift" bekend sou staan,⁵⁶ het nie alleen 100 vliegtuie (48 D.H.9's, 30 Avro 504K's en 22 S.E.'s)⁵⁷ ingesluit nie, maar ook volledige nood-vliegtuigmasjiene, vliegtuigloodse, radiosenders, fotografiese toerusting, spesiale vliegtuigolie en -verf, asook volledig toegeruste werkswinkel-masjinerie om enige moontlike masjienprobleme wat die vliegtuie mag opdoen, op te los.⁵⁸

Afgesien van die "Imperial Gift" het die Suid-Afrikaanse regering 'n verdere elf DH 4-vliegtuie van die "Overseas Club of London" ontvang.⁵⁹ Die totale waarde van die "Imperial Gift" asook die vliegtuie wat van die "Overseas Club of London" ontvang is, is op ongeveer £2 000 000 bereken.⁶⁰

55. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 6.

56. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 6.

57. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 9. (voetnota)

58. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 6.

59. Report of the Select Committee on the Union Defence Forces Bill, Vol. II, 1921, p. 150.

60. Kenneth A. Maxwell, John M. Smith: S.A. Lugmag Goue Jubileum-gedenkboek, p. 21.

Hierdie geskenk het aan die beoogde Suid-Afrikaanse Lugmag lewensvatbaarheid gegee en teen 1921 het die organisatoriese aspekte alreeds sover gevorder dat 'n program vir die verdere ontwikkeling van die lugmag aan die Suid-Afrikaanse regering voorgehou is.⁶¹ Hiervolgens sou daar gedurende die jare 1921 - 1922 gepoog word om 'n eskader met drie vlugte van ses vliegtuie elk daar te stel en om in die daaropvolgende jaar die lugmag met 'n verdere eskader van 18 vliegtuie aan te vul.⁶² As gevolg van 'n insinking in die Suid-Afrikaanse ekonomie in die na-oorlogse jare, kon die beoogde program vir die opbou van die lugmag egter nie plaasvind nie. Van owerheidsweë is slegs genoegsame steun ontvang om twee vlugte van ses vliegtuie elk toe te rus.⁶³

In hierdie verband moet daarop gewys word dat 'n tekort aan finansiële steun een van die belangrikste faktore vir die stadige ontwikkeling van militêre lugvaart in Suid-Afrika was. In 'n verslag van Van Ryneveld aangaande die rol wat die Suid-Afrikaanse Lugmag in die Staking van

61. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 170, Lêer VII, History of Defence in South Africa 1910 - 1930, p. 14788.

62. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 170, Lêer VII, History of Defence in South Africa 1910 - 1930, p. 14788.

63. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 170, Lêer VII, History of Defence in South Africa 1910 - 1930, p. 14789.

1922 gespeel het,⁶⁴ maak hy onder andere die volgende opmerking:

"The importance of the lesson which had been learnt so thoroughly by the end of the Great War viz: the necessity of close and intelligent co-operation between land forces and aircraft, was more than ever demonstrated in these operations ...

Wireless Co-operation with land forces constitutes approximately two-thirds of the normal work of an Air Force ...

It appears indeed extremely short-sighted policy to have cut out completely this branch of work in the S.A. Air Force for the sake of saving £2 000 per annum."⁶⁵

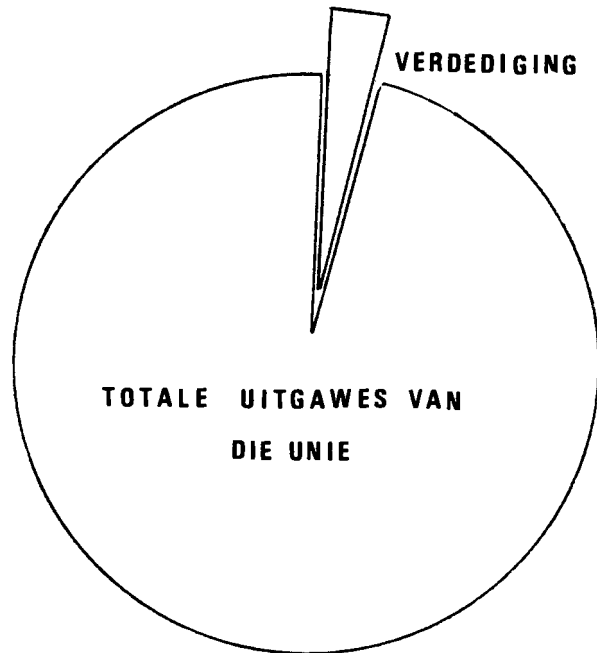
Wanneer 'n ontleding van die staat se uitgawes in die jare 1919 tot 1939 gemaak word, is dit opmerklik dat daar in hierdie jare 'n gemiddelde van slegs 3,4 persent aan die Unie se verdediging afgestaan is.⁶⁶ Hierdie geringe uitgawe word baie duidelik in onderstaande sirkelsektorgrafiek weerspieël en die vraag ontstaan onwillekeurig aan watter faktore hierdie lae persentasie gewyt kan word.

64. 'n Volledige beskrywing aangaande die rol wat die Suid-Afrikaanse Lugmag in die onderdrukking van hierdie staking gespeel het, word in die volgende werke aangetref en sal derhalwe nie in hierdie studie herhaal word nie.

Arie Gerhardus Oberholster: Die Randse Staking van 1922, pp. 195-211. (D.Phil-proefskrif, 1979) asook James A. Brown: A Gathering of Eagles, pp. 10 - 12.

65. S.A.W.-Argief: DC 3520, Lêer D.A.S. 7/10, Operations; S.A. Air Force since Inception, Air Operations March 10th to 15th, 1922, pp. 9 - 10.

66. Uittreksels uit "Estimates of the Expenditure to be defrayed from Revenue Funds" vir die jare 1919 tot 1939.



Een van die redes vir hierdie lae persentasie van die staatsbesteding aan verdediging, was dat Suid-Afrika onder geweldige ekonomiese druk gebuk gegaan het.⁶⁷ Ons dink hier veral aan die ekonomiese insinking in die na-oorlogse jare asook die groot Depressie van die dertigerjare. 'n Verdere belangrike faktor word in die werk South Africa at War duidelik soos volg uiteengesit: "On 28 June 1919, when the Treaty of Versailles was signed, Marshall Foch is said to have remarked, 'This is not Peace. It is an Armistice for twenty years.' Within less than two months the British War Cabinet had accepted the general principle of a 'Ten-Year Rule' which, year after year, presupposed that Britain would not be engaged in any great war during the following ten years."⁶⁸

67. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 12.

68. H.J. Martin and Neil D. Orpen: South Africa at War, p. 1.

Uit bostaande blyk dit duidelik dat Brittanje en Suid-Afrika nie 'n verdere grootskaalse oorlog in die afsienbare toekoms voorsien het nie en dus ook geen rede tot bewapening kon insien nie. In hierdie verband het die Suid-Afrikaanse Minister van Verdediging, kolonel F.H.P. Creswell, in Mei 1931 in die Suid-Afrikaanse Volksraad verklaar dat die wêreld taamlik verseker kon wees dat die vrede sou standhou.⁶⁹

Vanaf 1933 het daar egter in Brittanje 'n kentering ten opsigte van die "Ten-Year Rule" ontstaan, veral nadat Duitsland in daardie jaar aangekondig het dat hy hom aan die Ontwapeningskonferensie gaan onttrek.⁷⁰ Hierdie gevoel het egter nie onder Suid-Afrikaanse politici posgevat nie. "For the next five years, even though Britain in July 1934 had changed her 'deficiency' programme for the RAF into one of rearmament, appeals for funds for defence in South Africa found few enthusiastic listeners among the politicians."⁷¹

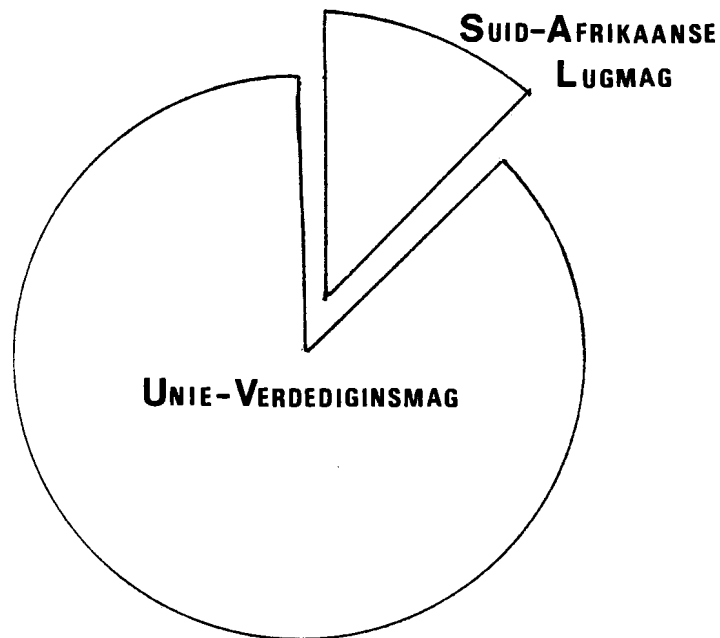
Hierdie besuinigingsbeleid ten opsigte van Suid-Afrika se verdedigingsmag het ook na die lugmag deurgesuur. Wanneer 'n vergelyking getref word tussen die fondse wat aan die Unie-Verdedigingsmag en die Lugmag tussen die jare 1919 en 1939 toegestaan is, blyk dit dat die Suid-Afrikaanse Lugmag slegs 12,7 persent van die totale bedrag

69. H.J. Martin and Neil D. Orpen: South Africa at War, p. 1.

70. H.J. Martin and Neil D. Orpen: South Africa at War, p. 3.

71. H.J. Martin and Neil D. Orpen: South Africa at War, p. 5

ontvang het.⁷²



Nieteenstaande die feit dat die Suid-Afrikaanse Lugmag gedurende die "Bondelzwarts-opstand" van 1922⁷³ en die opstand onder die

72. Uittreksels uit "Estimates of the Expenditure to be defrayed from Revenue Funds" vir die jare 1919 tot 1939.

73. Volledige beskrywings aangaande hierdie opstande kan in die volgende werke gevind word.

Kenneth A. Maxwell, John M. Smith: S.A. Lugmag Goue Jubileum-gedenkboek, p. 29 asook James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 12.

Rehoboth-basters in 1925⁷⁴ bewyse van hulle doeltreffendheid gelewer het, was hierdie fondse nie genoegsaam om 'n goed toegeruste lugmag daar te stel nie.

Die vernaamste rede vir hierdie lae persentasie fondse wat aan die lugmag toegewys is, moet nie alleen in die ekonomiese situasie in Suid-Afrika of 'n oorgerustheid by politici dat daar nie weer 'n oorlog sou uitbreek, gesoek word nie, maar ook in die posisie van Van Ryneveld vis-á-vis dié van die hoof van die Suid-Afrikaanse Generale Staf.

"From the moment he became Director of Air Services, Van Ryneveld made it plain to the Department of Defence that the air force should not come under other branches of the service."⁷⁵ Die "Lugdienste", of te wel die "Direkteur" daarvan het los gestaan van die Unie-Verdedigingsmag en was geheel en al onafhanklik daarvan, wat die bewilliging van fondse verder beduiwel het.⁷⁶ (Selfs na die aanstelling van Van Ryneveld as Hoof van die Generale Staf op 1 Mei 1933,⁷⁷ het hy " ... nooit sy houvas op die Lugmag laat vaar nie ... ten spyte van die aanstelling van 'Direkteurs, Lugmag.'"⁷⁸

74. Volledige beskrywings aangaande hierdie opstand kan gevind

word in: Kenneth A. Maxwell, John M. Smith: S.A. Lugmag

Goue Jubileumgedenkboek, p. 29.

75. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 9.

76. Aantekeninge van luitenant-generaal H.J. Martin in 1986 ontvang.

77. Neil Orpen: East African and Abyssinian Campaigns, p. 335.

78. Aantekeninge van luitenant-generaal H.J. Martin in 1986 ontvang.

Met die opkoms van totalitêre state in Europa kon daar verwag word dat die lugmag in Suid-Afrika sou uitbrei, veral gesien in die lig van gevare wat hierdie lande se imperialisme vir wêreldvrede ingehou het. Veral na die verowering van Abbesinië deur Italië in 1936, is daar gevrees dat Italië moontlik verder suidwaarts kon uitbrei wat 'n gevaar vir Suid-Afrikaanse onafhanklikheid ingehou het.⁷⁹ Met hierdie voor-die-handliggende gevaar het die Suid-Afrikaanse Minister van Verdediging, mnr. Oswald Pirow, in 1936 'n plan voorgestel waarvolgens daar binne die bestek van vyf jaar 1 000 vlieëniers en 3 000 vliegtuigwerktuigkundiges opgelei sou word.⁸⁰ Verder is daar in die vooruitsig gestel dat die Suid-Afrikaanse Lugmag teen 1938 oor meer as 200 nuwe vegvliegtuie en bomwerpers sou beskik met 'n addisionele 56 vliegtuie wat vir opleiding gebruik sou word.⁸¹

Gedurende hierdie jare het die oorlogswolke in Europa begin saampak en Europese lande en in die besonder Brittanje, het hulle op die bewapening van hulle eie magte begin toespits. Die gevolglike moontlikheid dat daar vertraging in die uitvoering van bestellings sou voorkom is egter nie deur die Suid-Afrikaanse regering in ag geneem nie.⁸² So is daar in 1935 'n totaal van 285 Bren-masjiengewere van die Britse regering bestel. Teen die middel van 1937 is daar slegs 15 van hierdie

79. Neil Orpen: East African and Abyssinian Campaigns, p. 335.

80. C.G. Burge (editor): The Royal Air Force and the Air Forces of the British Empire Year Book 1938, p. 201.

81. C.G. Burge (editor): The Royal Air Force and the Air Forces of the British Empire Year Book 1938, p. 201.

82. Neil Orpen: East African and Abyssinian Campaigns, p. 337.

masjiengewere aan die Suid-Afrikaanse Weermag gelewer.⁸³ Daar is toe besluit om masjiengewere plaaslik te vervaardig en Tsjeggo-Slowakye is in hierdie verband genader om met die oprigting van die fabriek en die vervaardiging van hierdie wapen behulpsaam te wees. In daardie stadium het Hitler egter genoemde land tot die Derde Duitse Ryk gevoeg en het hierdie skema derhalwe deur die mat geval.⁸⁴

Wat die voorsiening van die Suid-Afrikaanse Lugmag betref, het mnr. Pirow sy bestelling van Hawker Hurricane-vegvliegtuie gekanselleer toe hy verneem het van 'n beter vliegtuig, wat waarskynlik die Spitfire-vegvliegtuig was.⁸⁵ Hierdie vegvliegtuie sou egter eers teen die einde van 1942 hul verskyning in Afrika maak,⁸⁶ met die gevolg dat die Suid-Afrikaanse Lugmag met die uitbreek van die Tweede Wêreldoorlog slegs oor die volgende vliegtuie beskik het: vier Hurricane Mk.I-vegvliegtuie, ses Hawker Fury Mk II-vegvliegtuie, een Fairey Battle Mk. III-bomwerper, een Bristol Blenheim Mk I-bomwerper, 63 verouderde Hawker Hartbees-aldoelvliegtuie (waarvan meer as 40 as gevolg van 'n tekort aan onderdele nie lugwaardig was nie) en agtien Junker 86Z-7-passasiersvliegtuie wat in bomwerpers verander was.⁸⁷

83. Neil Orpen: East African and Abyssinian Campaigns, p. 337.

84. Neil Orpen: East African and Abyssinian Campaigns, p. 337.

85. Neil Orpen: East African and Abyssinian Campaigns, p. 337.

86. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 148.

87. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, East Africa original draft narratives (Air), East Africa, Air operations June - October 1940, p. 1.



Indien Robin Higham se stelling as korrek aanvaar word dat vliegtuie die sigbae simbool van lugkrag is,⁸⁸ dan kon die Suid-Afrikaanse Lugmag nie daarop aanspraak maak dat hy aan hierdie vereiste aan hom gestel, voldoen het nie. Afgesien van die feit dat die lugmag min vliegtuie tot sy beskikking gehad het, was die vliegtuie, met uitsondering van die Hurricane-vegvliegtuie, verouderd en geheel en al ontoereikend wat hulle bewapening en werkverrigting betref.

Soos in die geval van enige organisasie moet 'n land se weermag, insluitende die lugmag, oor 'n deeglike administratiewe afdeling beskik. Ook in hierdie geval kan dit nie gesê word dat die Suid-Afrikaanse Lugmag op 'n gesonde voet verkeer het nie. Die rede hiervoor moet in die persoon van Van Ryneveld asook sy hantering van die Suid-Afrikaanse Lugmag gesoek word. Volgens die skrywers van South Africa at War het Van Ryneveld "...homself tot die enigste Uitvoerende Offisier van die Unie-Verdedigingsmag verklaar en met dié doel voor oë om onkoste te besnoei het hy sonder die dienste van Diensbevelvoerders klaargekom. Die senior offisiere van die Suid-Afrikaanse Leër, Lugmag en later die Vloot is as niks meer as stafoffisiere beskou en behandel nie ...

As die bron van alle besluite het die HGS (Hoof van die Generale Staf) nooit enige gesag aan sy onderdane gedelegeer nie, en het sodoende die senior offisiere die uitoefening van individuele inisiatief ontsê en hulle kon op hulle beurt nie aan laer vlakke deleger nie."⁸⁹

88. Robin Higham: Air power, p. 233.

89. H.J. Martin and Neil D. Orpen: South Africa at War, p. ix.

Die belangrikste uitvloeisel van hierdie houding van Van Ryneveld was dat, "Neither the army nor the air force had any direct chain of operational command through Corps, Divisional or even Brigade Headquarters or through Group, Wing or Squadrons and there was no General Officer Commanding, independent of the CGS."⁹⁰

Die Suid-Afrikaanse Lugmag was derhalwe wat hulle getal en soorte vliegtuie, asook administrasie betref, totaal onvoorbereid toe die oorlog uitbreek het. Wat betref die toerusting waarmee die vlieëniers hulle take moes verrig, was die Suid-Afrikaanse Lugmag eweneens in 'n benarde posisie. Hierdie feit word deur die volgende voorbeelde geïllustreer.

Alreeds in September 1939 het die Suid-Afrikaanse regering te kenne gegee dat hy die beskerming van die Suid-Afrikaanse kusgebiede sou behartig.⁹¹ Hierdie besluit sou uiteraard ook die beskerming van die seeroete om die Kaap behels. Om dié rede is lugmageenhede tussen 18 en 20 September 1939⁹² vanaf Germiston na Durban, Port Elizabeth, Kaapstad en Walvisbaai oorgeplaas.⁹³ Elkeen van hierdie eenhede het uit drie Ju 86-vliegtuie, ses offisiere en twaalf manskappe

90. H.J. Martin and Neil D. Orpen: South Africa at War, p. 26.

91. S.A.W.-Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p.6.

92. S.A.W.-Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p. 4.

93. S.A.W.-Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p. 4.

bestaan.⁹⁴

Die patrolling van die seeroete om die Suid-Afrikaanse kus is dan ook onder moeilike omstandighede deur die bemannings van hierdie vliegtuie onderneem. Geskikte kompasse asook stophorlosies vir die gebruik van navigasie was nie altyd geredelik beskikbaar nie⁹⁵ en ten minste een van die vlieëniers moes met behulp van 'n goedkoop wekker oor die weg kom.⁹⁶ Valskerms was 'n rariteit,⁹⁷ terwyl die radiotoerusting van die vliegtuie uit die Eerste Wêreldoorlog gedateer het.⁹⁸ In sommige vliegtuie was daar nie eens vir noodvoorrade soos water en voedsel, voorsiening gemaak nie!⁹⁹

-
94. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p.4.
95. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 260, Lêer B.I.: 16, South African Air Force, A Summary, The growth, duties and difficulties of South African Coastal Air Force, p. 11.
96. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 260, Lêer B.I.: 16, South African Air Force, A Summary, The growth, duties and difficulties of South African Coastal Air Force, p. 11.
97. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 260, Lêer B.I.: 16, South African Air Force, A Summary, The growth, duties and difficulties of South African Coastal Air Force, p. 11.
98. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 260, Lêer B.I.: 16, South African Air Force, A Summary, The growth, duties and difficulties of South African Coastal Air Force, p. 11.
99. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p. 58.

Dit was nie alleen ten opsigte van die beskikbare toerusting waaraan hierdie eenhede mank gegaan het nie, maar ook wat die bewapening van die vliegtuie betref het. Die standaard-bomvrag van die Anson-vliegtuie, wat die Ju 86-vliegtuie in Mei 1940 vervang het,¹⁰⁰ het uit twee 45 kilogram anti-duikbootbomme, vier nege kilogram anti-personeelbomme en twee sementbomme bestaan.¹⁰¹ Hierdie laasgenoemde sementbomme is deur die Suid-Afrikaanse Lugmag vir oefendoeleindes gebruik¹⁰² en skyn 'n ietwat onortodokse oorlogswapen te wees! Dit moet egter ook genoem word dat alle vliegtuie as gevolg van 'n nypende tekort aan beskikbare bomme aanvanklik nie eens hierdie bomvrag gedra het nie. Seeroetes is dikwels sonder enige bomme gepatrolleer!¹⁰³

Vise-lugmaarskalk M.B. Frew het die funksies van hierdie eenhede van die Suid-Afrikaanse Lugmag wat die seeroetes moes patroleer, soos volg saamgevat: "Primary duty of aircraft co-operation with Naval hunting forces ... reporting and shadowing any enemy ships sighted, whether merchant ships or warships and to ensure that no hostile war vessels, including armed merchantmen masquerading as friendly or neutral ships approach the coast of the Union

100. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p. 44.

101. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p. 66.

102. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p. 66.

103. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p. 48.

undetected."¹⁰⁴ Selfs in die uitvoering van genoemde pligte om vyandelike skepe te identifiseer, sou die bemannings gekortwiek word. Omdat vliegtuie nie toegelaat is om nader as 1,6 kilometer van skepe verby te vlieg nie,¹⁰⁵ was dit bykans onmoontlik om te alle tye die skepe wat in die Suid-Afrikaanse gebiedswaters gevaar het, sonder 'n ordentlike verkyker korrek te identifiseer.¹⁰⁶ Sulke verkykers was egter nie altyd byderhand nie. So het die Suid-Afrikaanse lugmagenheid wat in Port Elizabeth gestasioneer was, in Maart 1941 gekla dat die enigste verkyker in besit van die eenheid uiters swak en derhalwe byna nutteloos was.¹⁰⁷

Dit sou hierdie swak toegeruste lugmag, bestaande uit 131 offisiere en 1 605 manskappe van ander range¹⁰⁸ wees, waarmee die Italiaanse "Regia Aeronautica" in Oos-Afrika die stryd aangesê sou word. Twee baie belangrike eienskappe sou egter in die guns van die Suid-Afrikaanse Lugmag tel. Die eerste hiervan was die MOREEL van die verskillende lede van hierdie mag en die tweede die TEGNICI verantwoordelik vir die onderhoud van die vliegtuie. In hierdie verband noem die skrywers, Webster

104. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p. 158.

105 S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p. 168.

106. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p. 152.

107. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p. 152.

108. H.J. Martin and Neil D. Orpen: South Africa at War, p. 28.



en Frankland onder andere die volgende: "Thus, the principal operational elements ... are: first, the calibre of the crews, which is a question of selection, training, experience, leadership and fighting spirit; secondly, the performance of the aircraft ..."¹⁰⁹

Oor die kaliber van die vlieëniers van die Suid-Afrikaanse Lugmag kon daar geen twyfel bestaan het nie. As gevolg van die ekonomiese druk in Suid-Afrika het Van Ryneveld vanaf Desember 1930,¹¹⁰ die sogenaamde "amphigariou"-stelsel¹¹¹ van offisiersopleiding tot stand gebring. Hiervolgens is offisiere binne die bestek van 18 maande as vlieëniers, infanteriste en artilleriste opgelei.¹¹² Of hierdie offisiere wel binne die bestek van 18 maande hulself as meesters van enige van die drie afdelings kon bekwaam is hoogs debatteerbaar. Wat egter wel van belang is, is die feit dat ons hier met die keur van offisiere te doene sou kry - slegs die beste sou kon kwalifiseer. Soos James Ambrose Brown dit dan ook tereg stel: "Competition was brutally

109. Charles Webster and Noble Frankland: History of the Second World War - The Strategic Air Offensive Against Germany 1939 - 1945, Vol. 1, p. 19.

110. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 17.

111. "Amphigariou" is 'n woord wat deur Van Ryneveld saamgestel is en wat van die Griekse woord "amphi" afkomstig is en wat "lug" beteken, gekoppel met die woord "gare" wat "grond" beteken. Vergelyk James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 17.

112. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 17.

keen. Wastage was as high as 50%".¹¹³ Uit 'n totaal van 750 kandidate in 1936, om 'n enkele voorbeeld te noem, is slegs 30 as geskik vir hierdie kursus beskou.¹¹⁴ Met so 'n élité groep offisiere tot beskikking van die Lugmag, kan verwag word dat die moreel ook van hoogstaande gehalte sou wees.

Uit die aangehaalde gedeelte op die vorige bladsy is dit duidelik dat Webster en Frankland 'n hoë premie op die werkverrigting van vliegtuie plaas. Hierdie werkverrigting gaan ook hand-aan-hand met die gehalte van tegnici verantwoordelik vir die onderhoud van die vliegtuie. Op hierdie gebied was die Suid-Afrikaanse Lugmag ook gelukkig om sedert 1926 'n gesonde kern van tegnici op te lei - tegnici wat nie alleen ondervinding van vliegtuigmotore opgedoen het nie, maar ook van die bou en herstel van vliegtuie. Soos James Ambrose Brown dit stel: "For years S.A.A.F. artisans had been repairing all crashed aircraft, completely rebuilding where necessary. The high degree of skill in its workshops resulted in aircraft which would have been regarded as 100% write-offs in the R.A.F. being put back into service with their original numbers."¹¹⁵

113. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 17.

114. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 21.

115. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 17.

Hierdie hoë standaard van tegniese opleiding sou die Suid-Afrikaanse lugmag goed te staan kom in die onstuimighede wat hulle gedurende die jare 1939 tot 1945 tegemoet gegaan het.

HOOFSTUK 2

DIE SUID-AFRIKAANSE LUGMAG VERDIEN SY SPORE IN ITALIAANS-OOS-AFRIKA

"When the Italians come to draw up a list of factors which caused them to lose their East African Empire, they will place the S.A.A.F. somewhere near the top of the list."¹

Wanneer daar na die paraatheid van die Suid-Afrikaanse Lugmag aan die vooraand van die Tweede Wêreldoorlog, soos in die vorige hoofstuk vermeld, gekyk word, is dit bykans onmoontlik om te glo dat hierdie lugmag kon voldoen aan die vereistes van lugkrag wat aan hom gestel is. Deur dus ter aanvang na die lofbetuigings van die Britse Sekretaris van Lugvaart, sir Archibald Sinclair in die aanhaling hierbo, te verwys, mag die indruk geskep word dat die ondersoeker daarna sou trag om 'n subjektiewe beeld aangaande die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag aan die beginjare van die oorlog voor te hou. Dit is egter nie die geval nie. Die optrede van die Suid-Afrikaanse Lugmag in die veldtog in Italiaans-Oos-Afrika toon trouens duidelik dat die lugmag wel deeglik aan die gestelde vereistes voldoen het, soos wat in die hieropvolgende bladsye gesien sal word.

1. Britse Sekretaris van lugvaart, sir Archibald Sinclair, soos aangehaal deur Harry Klein: Springbok Record, p. 65.

1. STRATEGIESE WAARDE VAN ITALIAANS-OOS-AFRIKA

Die strategiese waarde wat Italiaans-Oos-Afrika vir Brittanje en Suid-Afrika ingehou het, is teen 1939 wel deeglik deur Britse en Suid-Afrikaanse militêre strateë besef. In 'n waardebepaling wat van hierdie gebied gemaak is,² en wat ook deur Suid-Afrikaanse militêre bevelvoerders bestudeer is, is daar tot die konklusie gekom dat Italië hierdie gebied sou kon gebruik as afspringplek om verskeie moontlike imperialistiese asook strategiese ideale te verwesenlik.³

Daar was in die eerste plek die vrees dat die Italiaanse Vloot, met basisse in Massawa en Mogadisjoe⁴ daarin sou slaag om beheer oor die belangrike seeroete deur die Rooi See en die Suezkanaal te verkry.⁵ Hierdeur sou die Britse oliebelange in Arabië bedreig word⁶ asook die roete waarlangs Brittanje sy olievoorrade vanaf Irak en Iran vervoer het.⁷ Verder het Italiaanse beheer oor die Rooi See die implikasie ingehou dat eenhede van die Britse magte in Egipte

-
2. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 194, Lêer CA/1, Digest of Air appreciation on Italian East Africa, p. 1.
 3. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 194, Lêer CA/1, Digest of Air appreciation on Italian East Africa, p. 1.
 4. H. Klein: "Through Addis and beyond!" In Reader's Digest Illustrated Story of World War II, Vol. 1, p. 117.
 5. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 194, Lêer CA/1, Digest of Air appreciation on Italian East Africa, p. 1.
 6. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 32.
 7. John Connell: "Wavell's 30 000!" In Purnell's History of the Second World War, p. 311.

wat Brittanje se belange aldaar moes beskerm in die suide totaal afgesny sou wees van noodsaaklike voorrade en versterkings.⁸ Die teenwoordigheid van 'n groot deel van die Italiaanse Vloot in Taranto en Napels in die suide van Italië,⁹ het die moontlikheid van die isolasie van Egipte verhoog deurdat die gebruik van die Middellandse See vir Britse skeepvaart ontsê kon word.¹⁰

Beheer oor die belangrike seeroete deur die Rooi See en die Suezkanaal was nie alleen vir Brittanje van kardinale belang nie, maar ook vir Italië. Hiersonder sou Italiaans-Oos-Afrika afgesny wees van enige voorrade vanaf die moederland.¹¹ Dat Italië dus sou poog om beheer oor die seeroete te verkry, was teen 1940 vir Brittanje 'n uitgemaakte saak.

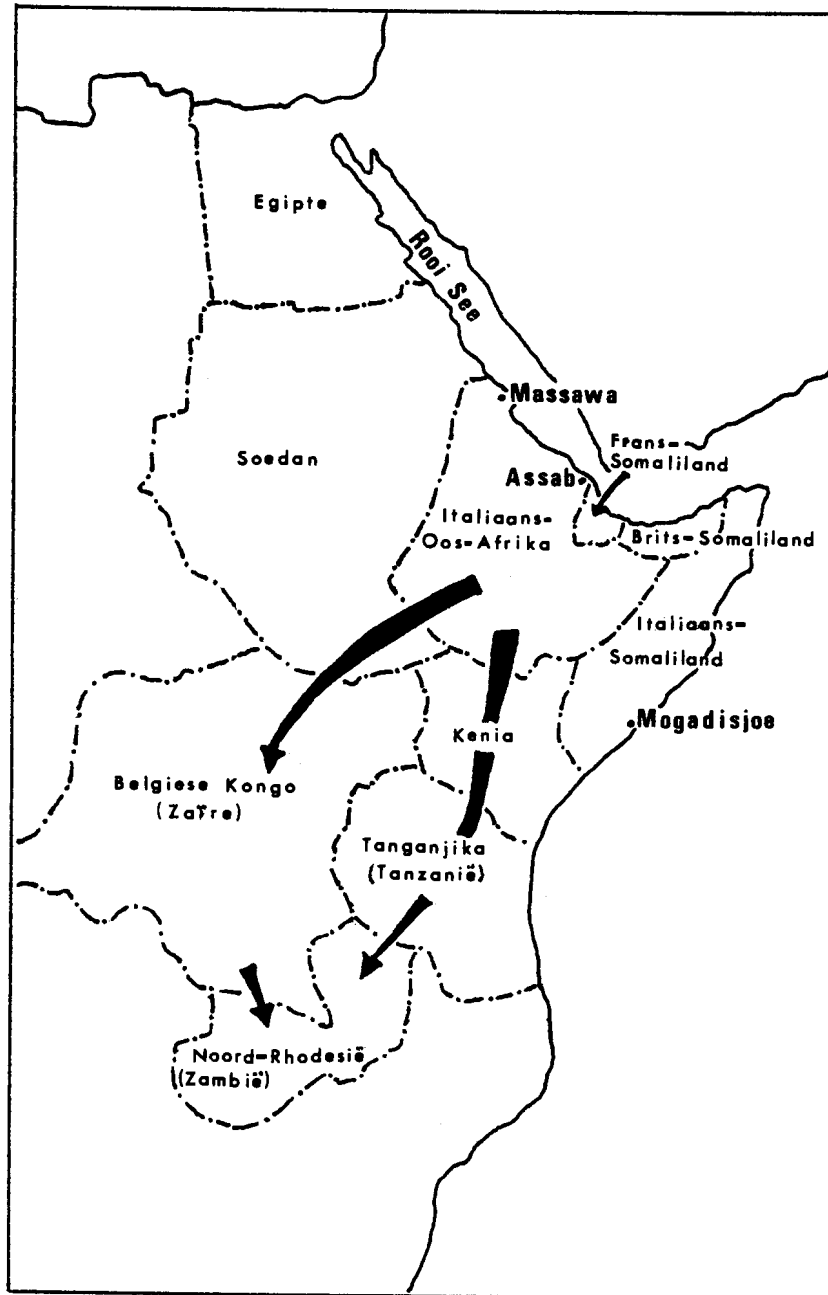
-
8. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 32 asook John Connell: "Wavell's 30 000!" In Purnell's History of the Second World War, p. 311.
 9. J.C.E. Smith: "Naval War in the Mediterranean". In Purnell's History of the Second World War, p. 338
 10. Neil Orpen: East African and Abyssinian Campaigns, p. 5.
 11. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 194, Lêer CA/1, Digest of Air appreciation on Italian East Africa, p. 5.

Die besit van Italiaans-Oos-Afrika het in die tweede plek sekere imperialistiese moontlikhede vir Mussolini ingehou. Ten weste van hierdie gebied was die Soedan wat aan die Belgiese Kongo (Zaire) gegrens het. Ten suide was Kenia en Tanganjika (Tanzanië) wat op sy beurt aan Noord-Rhodesië (Zambië) gegrens het. Beide gebiede, naamlik die Kongo en Noord-Rhodesië, was nie alleen ryk aan koper- en steenkoolbronne nie, maar ook aan goeie landbougrond.¹² 'n Italiaanse opmars na die weste of die suide kon dus nie buite rekening gelaat word nie. Inteendeel, 'n reeks landingsvelde vir die Italiaanse Lugmag ten suide van Addis Abeba het hierdie moontlike imperialistiese strewe van Fascistiese Italië onderstreep.¹³ So 'n suidwaartse uitbreiding deur Kenia en Tanganjika (Tanzanië) na Noord-Rhodesië (Zambië) sou ook 'n bedreiging vir 'n onafhanklike en veral mineraalryke Suid-Afrika inhou.

12. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 194, Lêer CA/1, Digest of Air appreciation on Italian East Africa, p. 1.

13. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 194, Lêer CA/1, Digest of Air appreciation on Italian East Africa, p. 2.

BEDREIGING IN OOS-AFRIKA



Op 23 Maart 1940 het die Britse regering daarom 'n versoek aan die Suid-Afrikaanse premier, generaal J. C. Smuts, gerig dat Suid-Afrikaanse troepe in Kenia ontplooi moet

word om moontlike Italiaanse aggressie in hierdie deel van Afrika hok te slaan.¹⁴ Die Britse vrees kan veral daaraan toegeskryf word dat hulle verdedigingsmagte wat in Kenia, Brits-Somaliland en die Soedan was, getalsgewys nie opgewasse was teen die vyandelike magte wat in Italiaans-Oos-Afrika aanwesig was nie.

2.2 VERGELYKENDE STERKTE VAN DIE OPPONERENDE MAGTE IN OOS-AFRIKA

Teen die helfte van 1940 het die Britse intelligensiediens geskat dat daar ongeveer 255 000 troepe in Italiaans-Oos-Afrika teenwoordig was.¹⁵ Hierdie skatting was baie akkuraat, want met die Italiaanse oorlogsverklaring op 10 Junie 1940,¹⁶ het die bevelvoerder in Italiaans-Oos-Afrika, die hertog van Aosta, in werklikheid 'n totaal van 255 950 soldate tot sy beskikking gehad.¹⁷ Hierdie mag kon met 'n verdere 35 226 man, behorende tot die "Carabinieri" (berede soldate) polisie, vloot en lugmag aangevul word.¹⁸

-
14. Neil Orpen: East African and Abyssinian Campaigns, p. 6.
 15. Neil Orpen: East African and Abyssinian Campaigns, p. 14.
 16. Wilfred Knapp: A History of War and Peace 1939 - 1965, p. 7.
 17. Neil Orpen: East African and Abyssinian Campaigns, pp. 14 en 342.
 18. Neil Orpen: East African and Abyssinian Campaigns, pp. 14 en 343.

Hierteenoor was daar in Brits-Somaliland slegs 1 475 man, in Kenia 8 500 en in die Soedan minder as 9 000:¹⁹ in totaal dus minder as 20 000 troepe om moontlike Italiaanse aggressie ten weste, suide of in die noorde teen te staan.

Wat die Italiaanse Lugmag betref, was hulle in Italiaans-Oos-Afrika ook getalsgewys in 'n gunstige posisie. Teenoor die 44 Suid-Afrikaanse vliegtuie,²⁰ het die "Regia Aeronautica" ongeveer 325 vliegtuie gehad.²¹

Italiaanse bomwerpers

Die Italiaanse bomwerpereskaders was met Caproni (CA 133) en Savoia-Marchetti (SM 81 en SM 79) bomwerpers toegerus. Die SM 79-bomwerper was 'n goeie vliegtuig, maar die Italiaanse vlieëniers was oor die algemeen nie baie in hulle skik met die CA 133- en SM 81-bomwerpers nie.

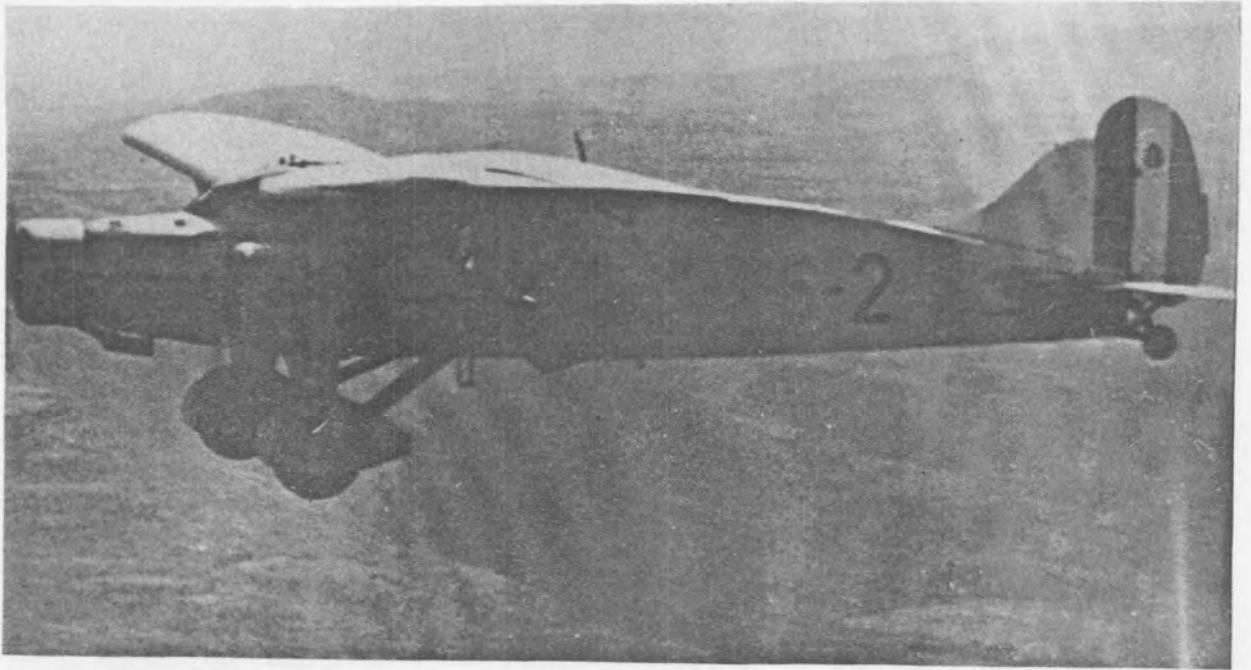
Die CA 133-bomwerpers wat deur die Italiaanse vlieëniers as "vlieënde

19. Neil Orpen: East African and Abyssinian Campaigns, p. 14.

20. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 36.

21. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 304, The Italian Campaign in East Africa, I, 10 June 1940 - 18 May 1941, p. 6.

doodskiste" bestempel is,²² was verouderde bomwerpers met 'n maksimum spoed van 265 kilometer per uur. 'n Bomvrag van 500 kilogram kon vervoer en 'n hoogtegrens van 5 500 meter bereik word.²³

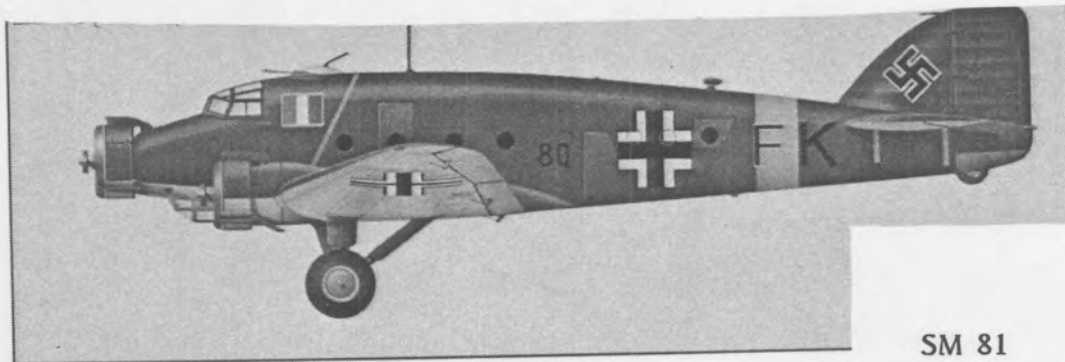


CAPRONI

(James A. Brown: A Gathering of Eagles, tussen pp. 84 en 85)

-
22. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 320, South African Forces in the Second World War, p. 46.
 23. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 154.

Hierteenoor het die SM 81-bomwerper 'n maksimum spoed van 340 kilometer per uur gehad. Die bomvrag wat hierdie vliegtuig in staat was om te vervoer, was 2 000 kilogram terwyl 'n hoogtegrens van 7 000 meter 'n verbetering op die CA 133-bomwerpers was.²⁴ Volgens die mening van Italiaanse vlieëniers het die swaar bomvrag die vliegtuig lomp en ook stadiger gemaak. Sodra die bomluik oopgemaak is, was die lugweerstand baie hoog, wat tot 'n verdere afname in spoed aanleiding gegee het.²⁵



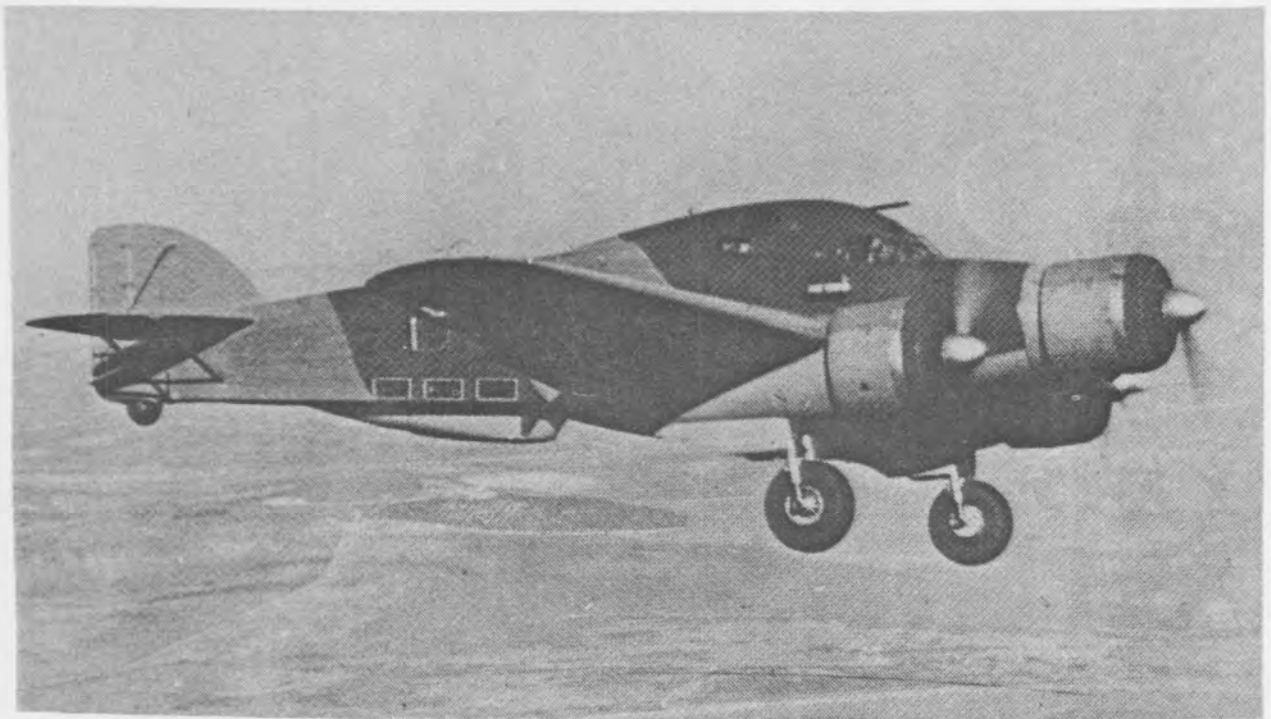
SM 81

(Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:

Combat Aircraft of World War Two, p. 50)

-
24. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 162.
25. S.A.W. - Argief: D.G.A.F. Groep 2, Houer 35, Lêer 24/7/3/3, War Tactics - Operations Italy, Italian Tactics (23rd December 1940), p. 1.

Die beste bomwerper wat die Italiaanse Lugmag in Oos-Afrika tot sy beskikking gehad het, was onteenseglik die SM 79. Hierdie vliegtuig kon 'n bomvrag van 1 250 kilogram vervoer wat heelwat minder was as die 2 000 kilogram van die SM 81, maar wat nie sy werkverrigting so sou kortwiek soos dit die geval met die SM 81 was nie. 'n Verdere eienskap van hierdie vliegtuig was dat hy 'n hoogtegrens van 6 500 meter kon behaal.²⁶



SM 79

(James A. Brown: A Gathering of Eagles, tussen pp. 84 en 85.)

26. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:
Combat Aircraft of World War Two, p. 161.



Suid-Afrikaanse bomwerpers

Wanneer die bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag met dié van die Italiaanse Lugmag in Oos-Afrika aan die begin van die Tweede Wêreldoorlog vergelyk word, het die Suid-Afrikaanse Lugmag maar sleg afgesteek. In Junie 1940 het die Suid-Afrikaanse Lugmag slegs 37 bomwerpers in Kenia gehad. Hulle was in twee eskaders verdeel naamlik, No. 12 Eskader met dertien Ju 86-bomwerpers en No. 11 Eskader met 24 Hawker Hartbees-bomwerpers.²⁷

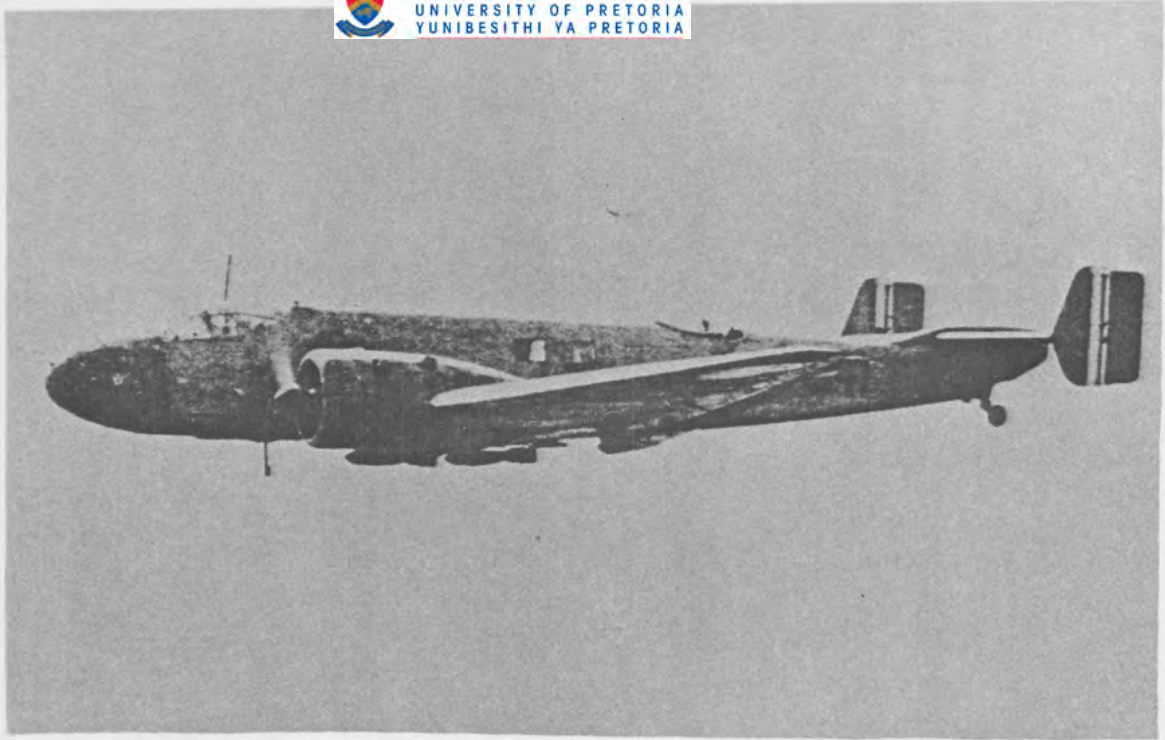
Die Ju 86 was aanvanklik passasiersvliegtuie wat deur die Suid-Afrikaanse Lugmag van die Suid-Afrikaanse Lugdiens oorgeneem en in bomwerpers verander is.²⁸ Hulle was oorspronklik vir 'n dubbele rol aangeskaf, naamlik dié van passasiersvliegtuig en bomwerper. Ongelukkig is daar vergeet om die uitrusting vir omskepping te bestel of daar is nagelaat om dit af te lewer. Wat ook al die geval was, die omskepping van hierdie vliegtuie in bomwerpers is in die Suid-Afrikaanse Lugdiens se werkswinkels gedoen.²⁹ 'n Bomvrag van 1 000 kilogram kon deur hierdie vliegtuig vervoer word terwyl sy maksimum spoed van 325 kilometer per uur veel stadiger was as die Italiaanse SM 81- en SM 79-bomwerpers. Sy hoogtegrens van 5 900 meter was ook heelwat laer as dié van die Italiaanse vliegtuie.³⁰

27. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 36.

28. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:
Combat Aircraft of World War Two, p. 118.

29. Aantekeninge ontvang van luitenant-generaal H.J. Martin in 1985.

30. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:
Combat Aircraft of World War Two, p. 118.



JU 86

(S.A. Weermag)

Die verouderde Hawker Hartbees-vliegtuig kon 'n bomvrag van slegs 290 kilogram vervoer en het 'n maksimum spoed van 283 kilometer per uur gehad.³¹ Met sy uiters beperkte houtyd³² en gevolglike kort aksiestraal, kon hy net ter steuning van die grondmagte gebruik word en kon hy nie vyandelike teikens oor lang afstande aanval nie.³³

-
31. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 310.
 32. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:
Combat Aircraft of World War Two, p.143.
 33. Aantekeninge ontvang van luitenant-generaal H.J. Martin in 1985.



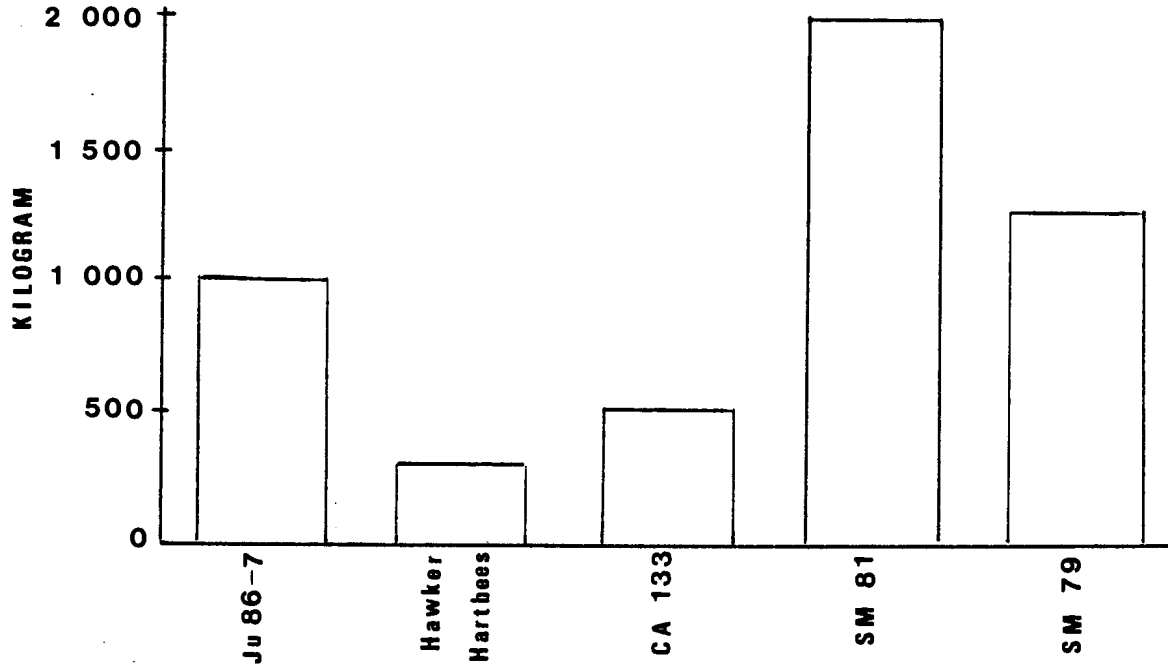
HAWKER-HARTBEES

(S.A. Nasionale Museum vir Krygsgeskiedenis)

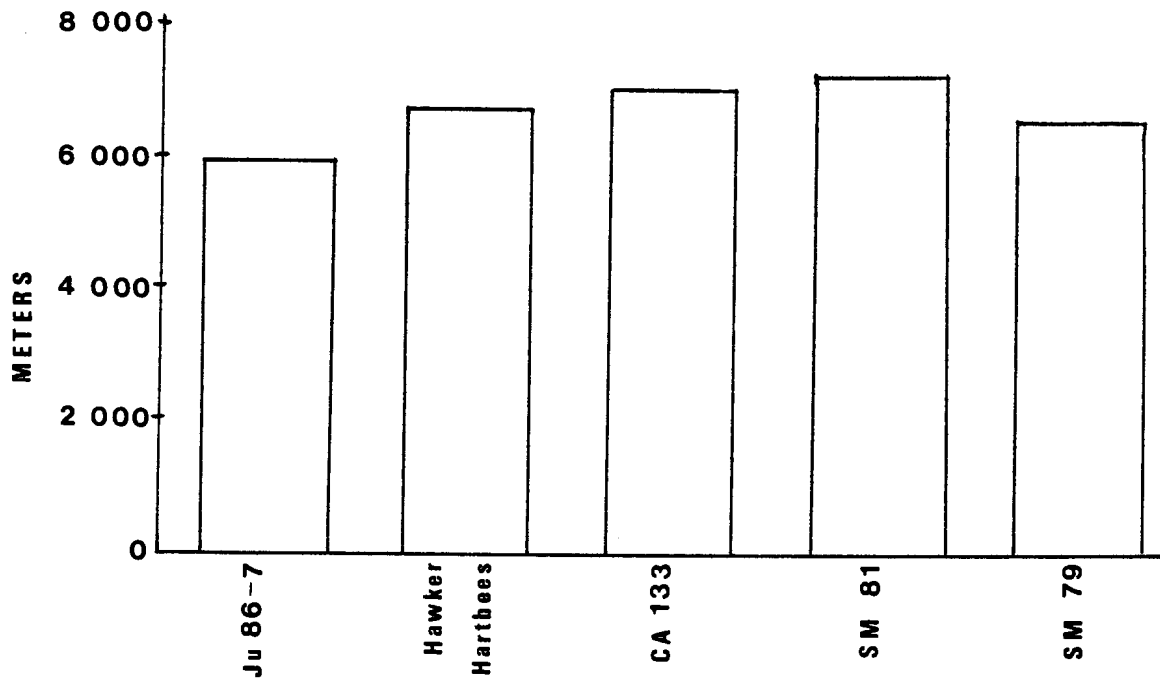
In onderstaande grafiese voorstelling van die vergelykende bomvrag, spoed en vlieghoogte van die twee opponerende bomwerpermagte in die suide van Italiaans-Oos-Afrika, is dit duidelik dat die bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag oor die algemeen swakker as die Italiaanse Lugmag daaraan toe was.



MAKSIMUM BOMVRAG

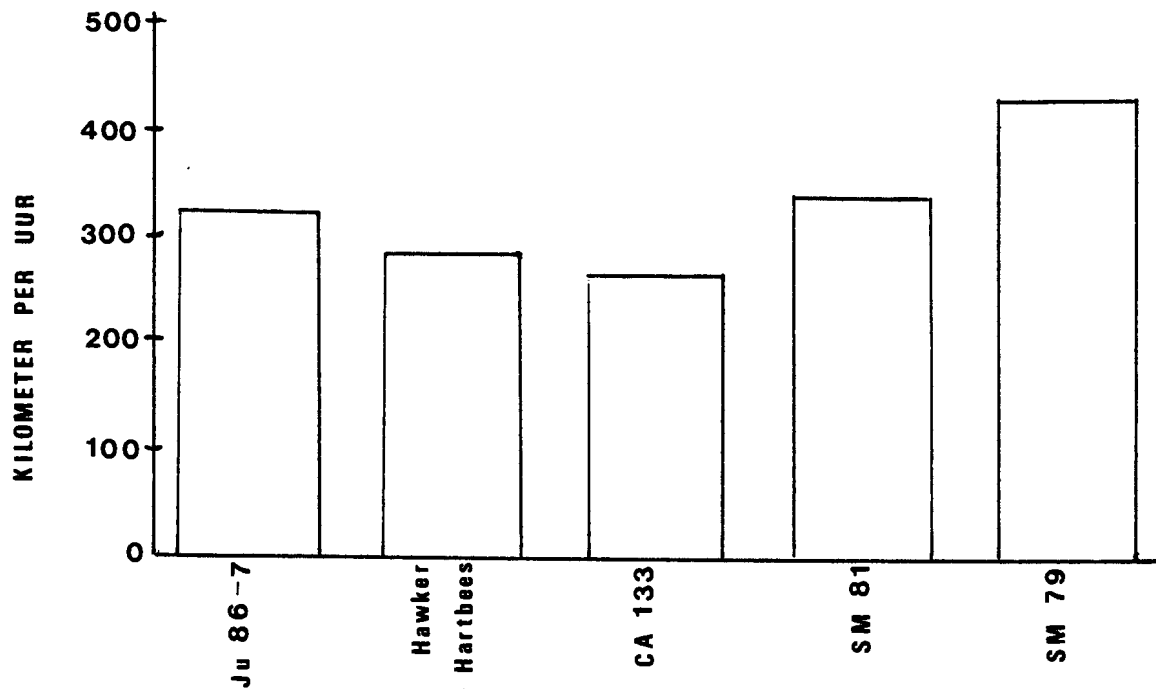


MAKSIMUM VliegHOOGTE





MAKSIMUM SPOED



In die Soedan en Aden, waar eenhede van die Britse Lugmag ontplooi was, het hulle beter en meer bomwerpers tot hulle beskikking gehad as wat dit die geval met die Suid-Afrikaanse Lugmag in Kenia was. Tref 'n mens egter 'n vergelyking tussen die Britse en Italiaanse Lugmagte se bomwerpers ten opsigte van hulle getalsterkte en werkverrigting, het die Italiaanse Lugmag weer eens die voordeel gehad. Die Britse Lugmag het in die genoemde twee gebiede 102 bomwerpers tot hulle beskikking gehad.³⁴ Hierdie bomwerpermag het uit Blenheim

34. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 320, South African Forces in the Second World War, p. 58.

Mk. I-, Vincent- en Wellesley bomwerpers bestaan.³⁵

Die Blenheim Mk. I- en Vincent bomwerpers kon elk 'n bomvrag van 454 kilogram dra,³⁶ terwyl die Wellesley-bomwerper daartoe in staat was om 907 kilogram te vervoer.³⁷ Sover dit dus die vermoë van die bomwerpers betref ten opsigte van die gewig van die bomvrag wat vervoer word, was die Italiaanse Lugmag beter daaraan toe as die Britse bomwerpers.

Ten opsigte van spoed, het slegs die Blenheim Mk. I-bomwerper, met 'n maksimum spoed van 459 kilometer per uur,³⁸ 'n beter werkverrigting as die Italiaanse SM 79 gehad. Die Wellesley met 'n maksimum spoed van 303 kilometer per uur,³⁹ was egter stadiger as die SM 81- en die SM 79-bomwerpers, terwyl die Vincent-bomwerper se maksimum=

-
35. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 35.
36. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:
Combat Aircraft of World War Two, pp. 133 en 149.
37. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:
Combat Aircraft of World War Two, p. 149.
38. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:
Combat Aircraft of World War Two, p. 132.
39. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:
Combat Aircraft of World War Two, p. 149.



spoed van 229 kilometer per uur⁴⁰ uiters swak met selfs die verouderde Italiaanse CA 133-bomwerpers vergelyk.

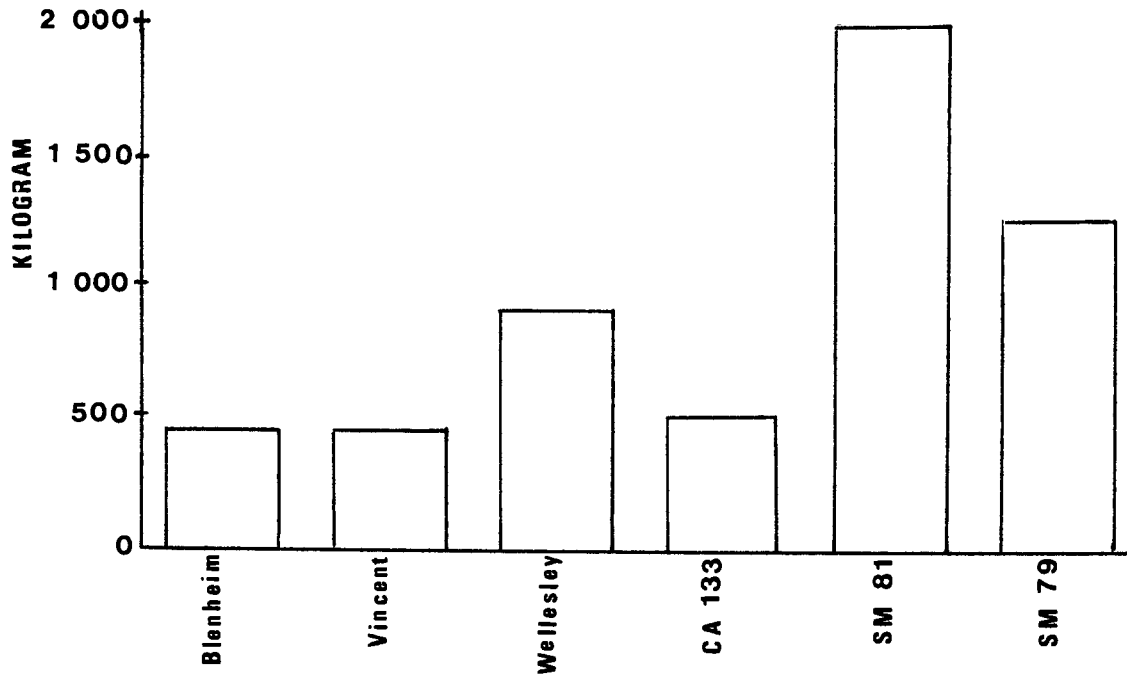
Dit was egter ten opsigte van die maksimum vlieghoogte dat die Britse bomwerpers enigsins beter daaraan toe was as die Italiaanse vliegtuie. Die Blenheim Mk. I se maksimum vlieghoogte van 8 315 meter,⁴¹ die Vincent se vlieghoogte van 5 791 meter⁴² en die Wellesley se vlieghoogte van 10 058 meter,⁴³ was oor die algemeen 'n verbetering op die maksimum vlieghoogte van die Italiaanse vliegtuie.

-
40. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:
Combat Aircraft of World War Two, p. 149.
41. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:
Combat Aircraft of World War Two, p. 132.
42. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:
Combat Aircraft of World War Two, p. 149.
43. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:
Combat Aircraft of World War Two, p. 149.

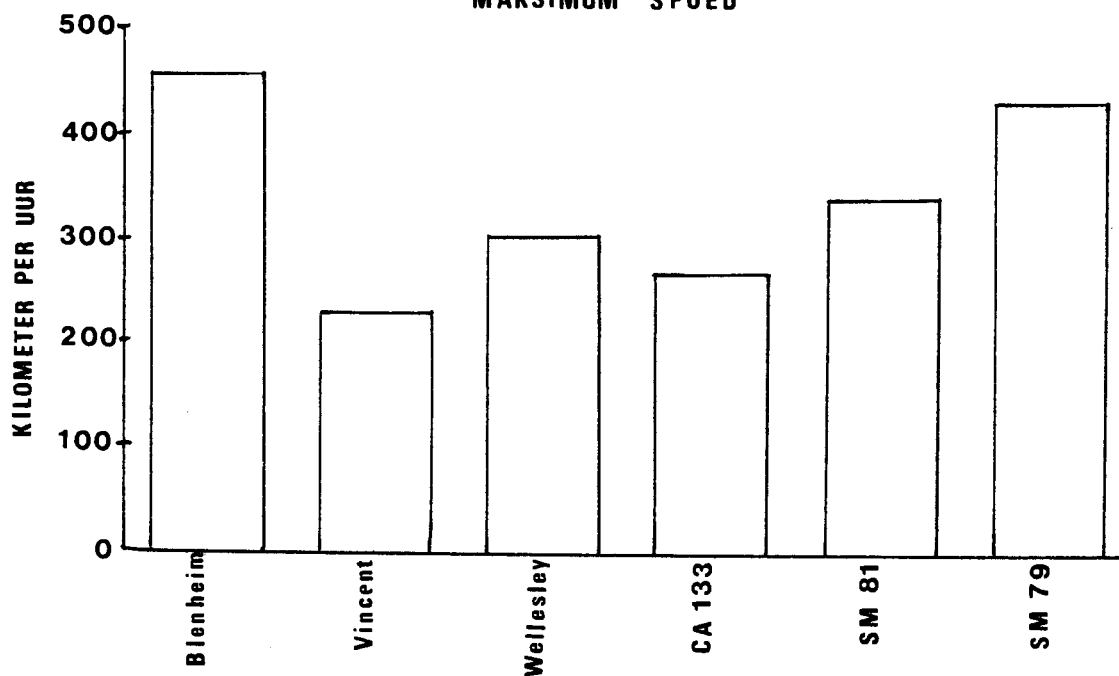


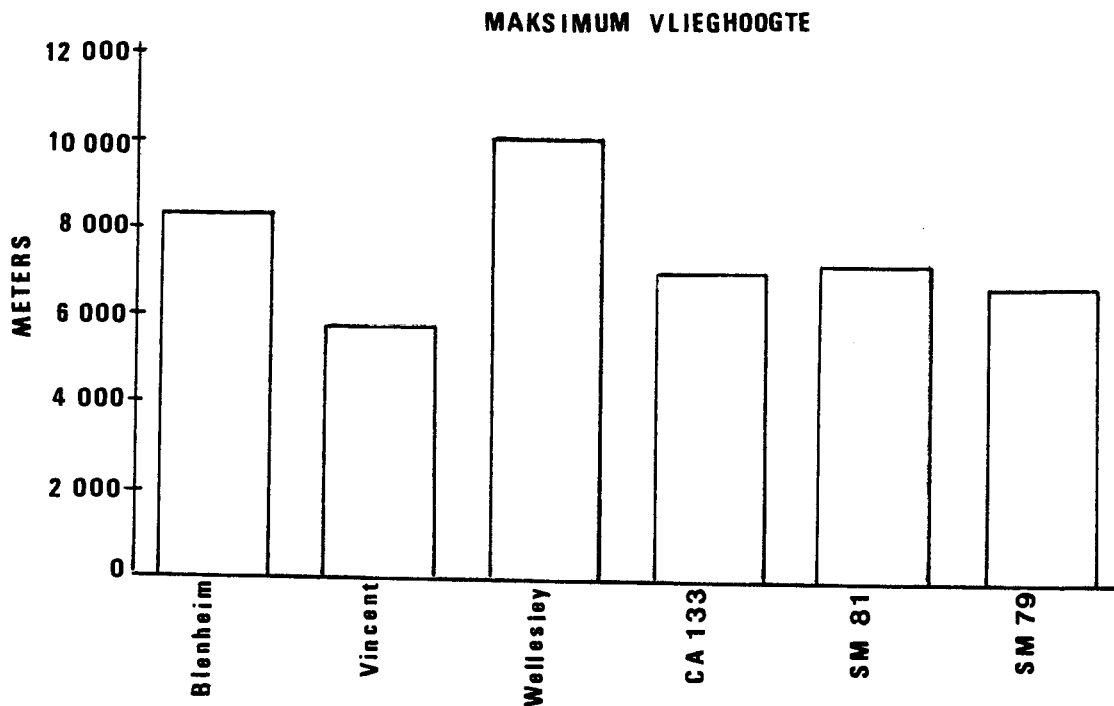
Onderstaande grafiese voorstellings toon duidelik die agterstand wat hierdie Britse bomwerpermag teenoor die Italiaanse bomwerpers gehad het.

MAKSIMUM BOMVRAG



MAKSIMUM SPOED



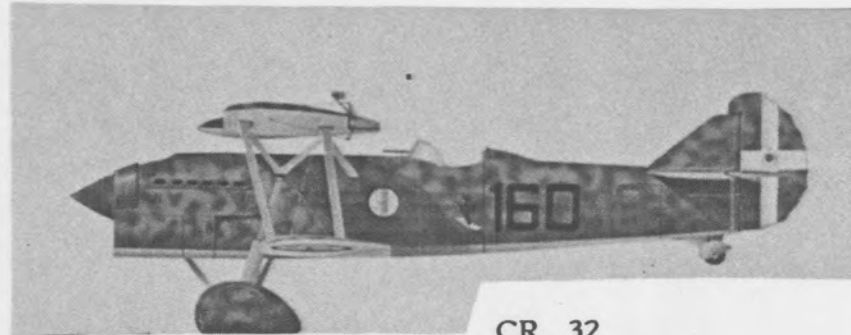


Vegvliegtuie

Wat die vegvliegtuie van die Geallieerde Lugmagte aanbetref, was die prentjie minder somber. Die Italiaanse Lugmag het van twee tipes vegvliegtuie gebruik gemaak naamlik die CR 32- en CR 42-vegvliegtuie. Die CR 32-vegvliegtuig, met 'n maksimum spoed van 360 kilometer per uur en 'n hoogtegrens van 7 700 meter, het twee 12,7 millimeter Breda-SAFFAT-masjiengewere in sy boonste kap gehad en twee 7,7 millimeter Breda-masjiengewere aan die onderste vlerk. Voorsiening is ook gemaak om 100 kilogram bomme te dra.⁴⁴

44. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:

Combat Aircraft of World War Two, p. 155.



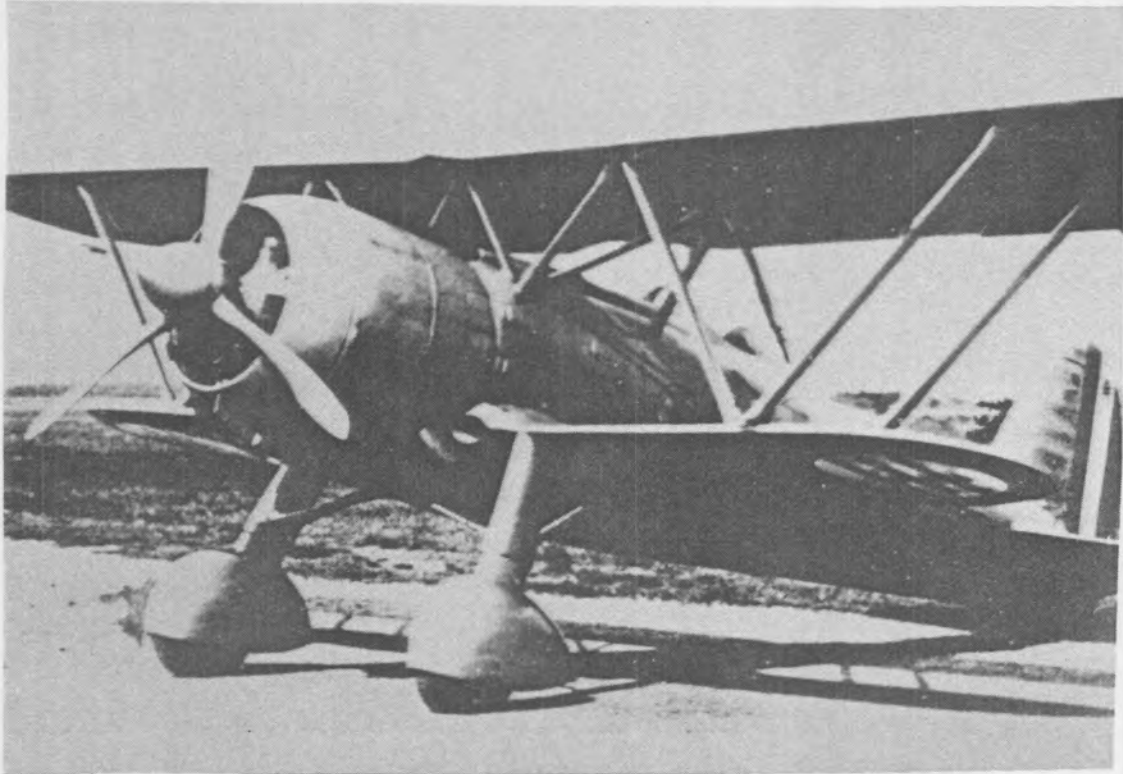
CR 32

(Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:

Combat Aircraft of World War Two, p. 47)

Die Italiaanse CR 42-vegvliegtuig was 'n goeie en hoogs maneuvreerbare vliegtuig⁴⁵ wat 'n maksimum spoed van 450 kilometer per uur gehad het en 'n hoogtegrens van 10 500 meter. Sy bewapening het uit twee 12,7 millimeter Breda-SAFFAT-masjiengewere wat op die boonste kap gemonteer was bestaan en hy was daartoe in staat om 'n bomvrag van 200 kilogram te dra.⁴⁶

-
45. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 320,
South African Forces in the Second World War, p. 46.
46. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:
Combat Aircraft of World War Two, p. 156.

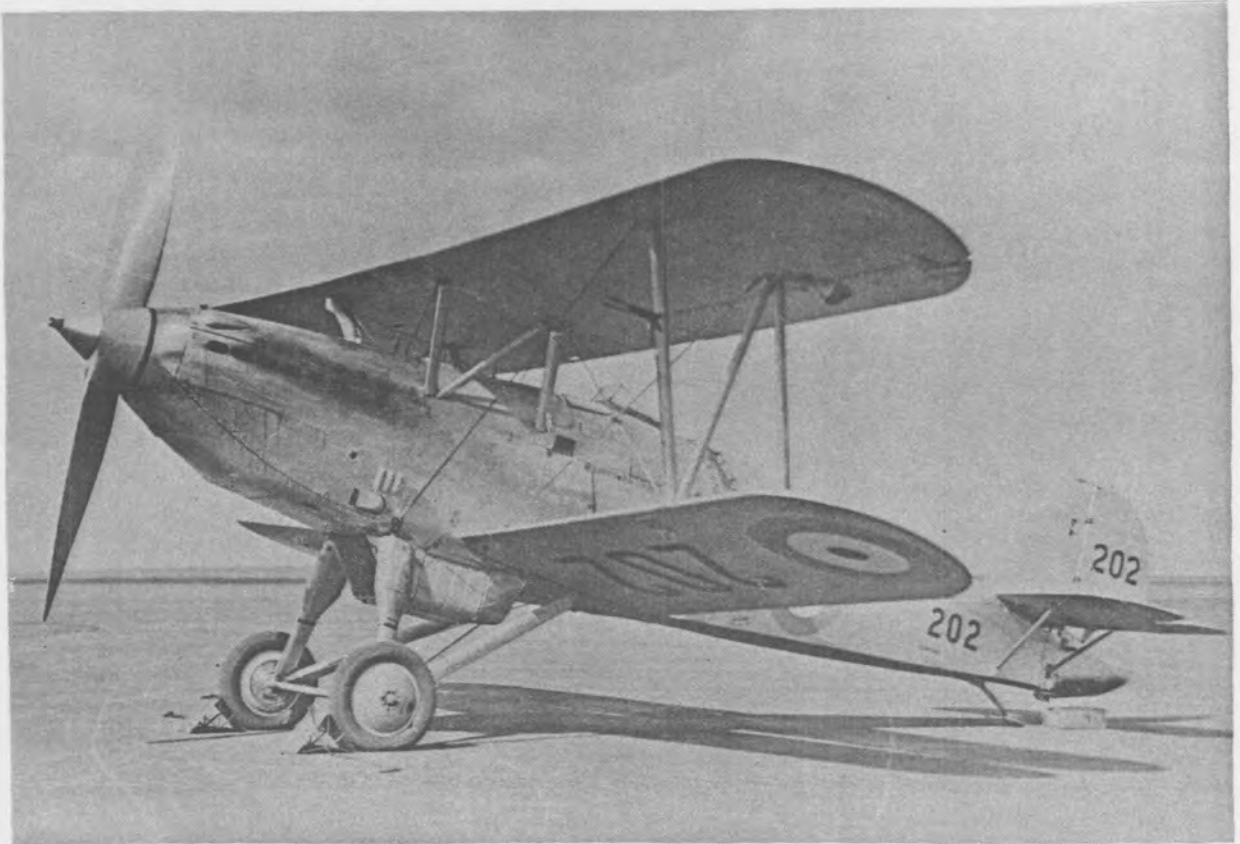


CR 42

(James A Brown: A Gathering of Eagles, tussen pp. 84 en 85)

Teenoor die Italiaanse vegvliegtuigmag het die Geallieerde Lugmagte van veral drie soorte vegvliegtuie gebruik gemaak. In die eerste plek was daar die verouderde en uitgediende Fury Mk. II-vegvliegtuig waarvan die Suid-Afrikaanse Lugmag aanvanklik ses gehad het. Hierdie vliegtuig was bykans net so vinnig soos die Italiaanse CR 32, met 'n maksimum spoed van 359 kilometer per uur en 'n hoogtegrens van 8 992 meter. Sy bewapening het uit twee ,303 Vickers Mk V-masjiengewere bestaan en aan die vlerke is voorsiening gemaak om ligte bomme te dra.⁴⁷

47. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:
Combat Aircraft of World War Two, p. 142.



HAWKER FURY

(S.A. Weermag)

Die Fury-vegvliegtuie van die Suid-Afrikaanse Lugmag is later met Gloster Gladiator Mk I-vegvliegtuie aangevul wat met 'n topspoed van 407 kilometer per uur nie alleen vinniger as die Fury- en die CR 32-vliegtuie was nie, maar sy hoogtegrens van 9 997 meter was ook beter as dié van die Italiaanse CR 32. Die Gladiator se bewapening het uit twee ,303 Browning-masjiengewere aan die romp en twee ,303 Browning-, Vickers- of Lewis-masjiengewere wat aan die onderste vlerk gemonteer is, bestaan.⁴⁸

48. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:

Combat Aircraft of World War Two, p. 141.



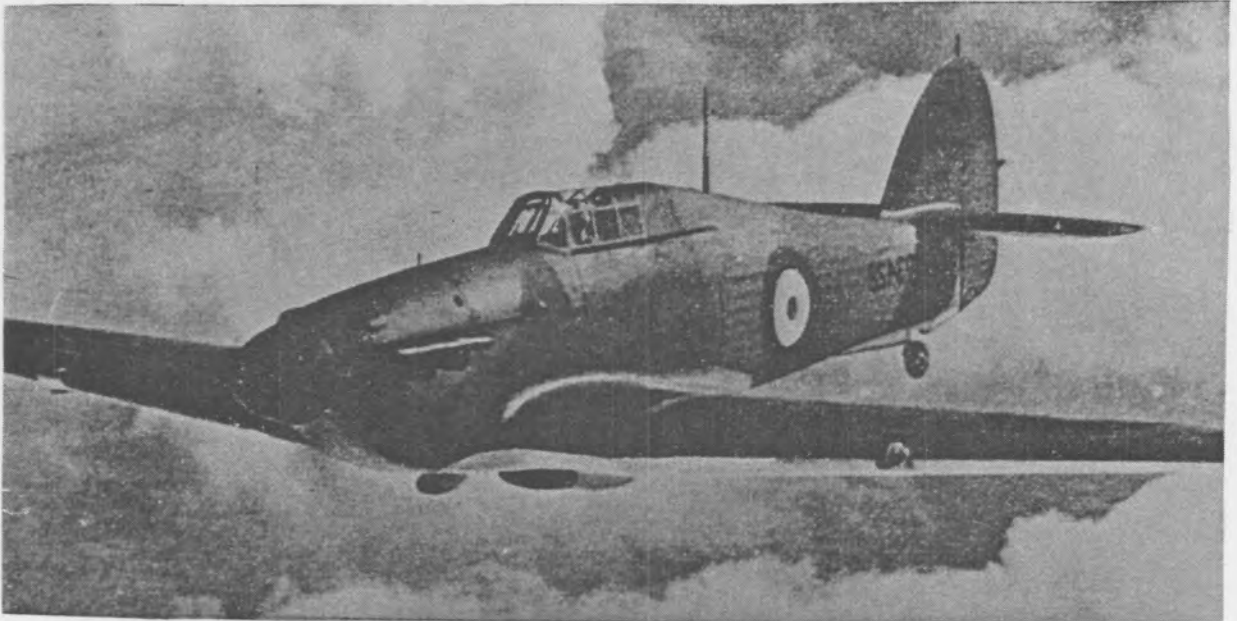
GLOSTER GLADIATOR

(S.A. Weermag)

Die Hurricane Mk. I-vegvliegtuig sou by die Italiaanse Lugmag vrees inboesem.⁴⁹ Hierdie vliegtuig het 'n maksimum spoed van 496 kilometer per uur gehad met 'n hoogtegrens van 10 180 meter. Sy bewapening het uit agt ,303-Browningmasjiengewere bestaan wat in die vlerke gemonteer was.⁵⁰

In die grafiese voorstelling op p. 58 kan die Geallieerde Lugmagte se superioriteit ten opsigte van die werkverrigting van hulle vegvliegtuie wel deeglik gesien word. Daar moet egter in gedagte gehou word dat die Italiaanse Lugmag getalsgewys beter daaraan toe was as die

-
49. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 163, The Union at War, South African Air Force, (Account of SAAF), p. 12164.
50. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:
Combat Aircraft of World War Two, p. 143.



HAWKER HURRICANE

(S.A. Weermag)

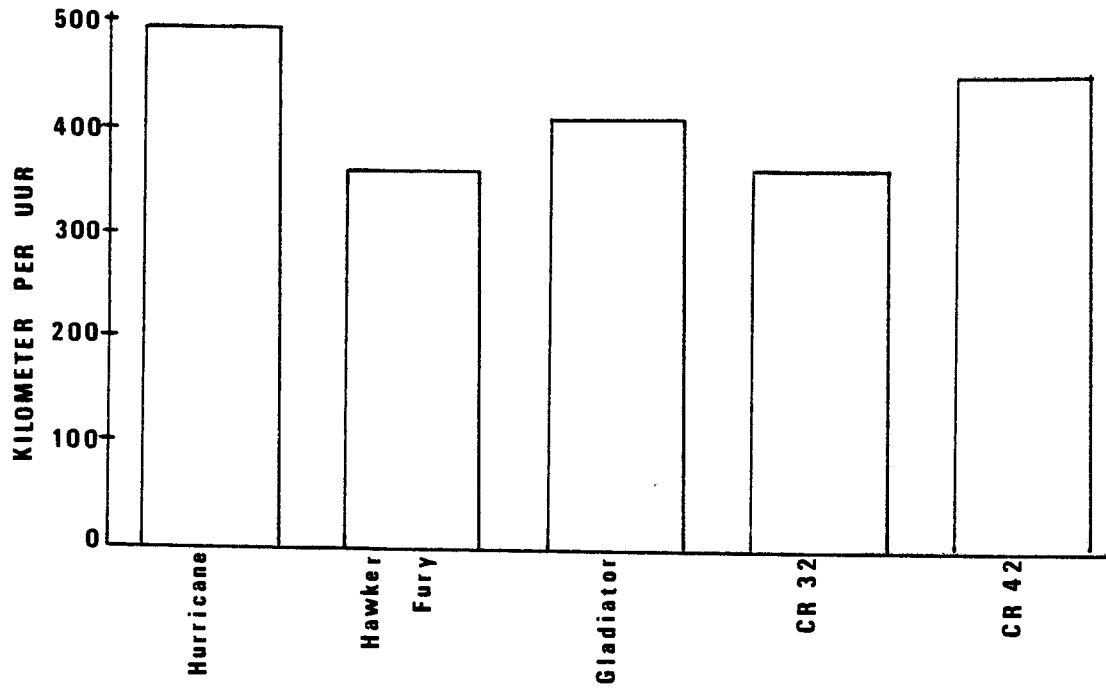
Geallieerde Lugmagte. In Junie 1940 was daar in Kenia slegs twaalf Suid-Afrikaanse vegvliegtuie. In die Soedan en Aden nie eens 'n volle vegvliegtuigeskader nie.⁵¹

51. James A. Brown: A Gathering of Eagles, pp. 35 - 36.

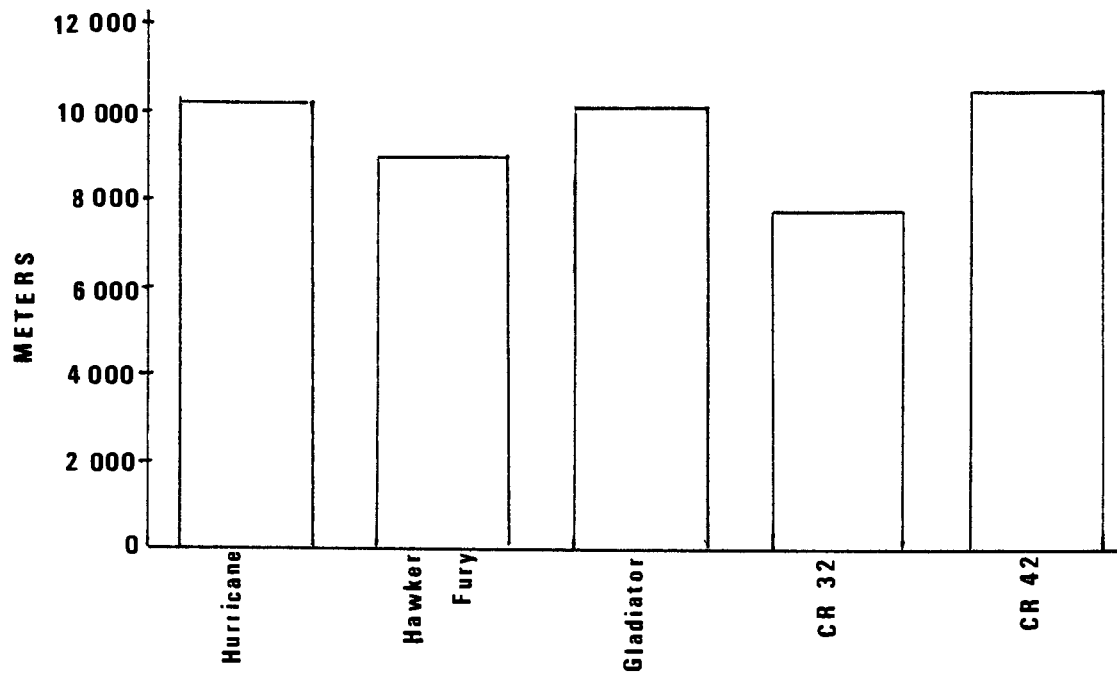
* Die twaalf Suid-Afrikaanse vegvliegtuie waarna verwys word het bestaan uit ses Hurricane- en ses Fury-vegvliegtuie soos op p. 36 aangedui. In die Soedan was 'n vlug van vier Gladiator-vegvliegtuie. Wat Aden betref weerspreek die bronne mekaar. In A Gathering of Eagles, p. 35 word gepraat van 'n eskader op kwartsterkte, terwyl die skrywers van History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. 1, van 'n eskader op halfsterkte melding maak. Vergelyk I.S.O. Playfair, G.M.S. Stitt, C.J.C. Molony, S.E. Toomer: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. 1, p. 96.



MAKSIMUM SPOED



MAKSIMUM VLIEGHOOGTE



Dit is in hierdie stadium belangrik om kortliks te wys op die voordele wat 'n hoë "vlieghoogte" vir beide bomwerpers en vegvliegtuie ingehou het. In soverre dit die bomwerpers betref, die volgende.

Indien die bomwerpers hoër sou kon klim as die vyandelike vegvliegtuie, het dit die voordeel ingehou dat hulle minder aan die dodelike aanvalle van die kant van vegvliegtuie blootgestel sou wees. Aan die ander kant sou dit ook nadele vir die bomwerpers inhou om so hoog te vlieg. Bomwerping wat in daardie stadium vanaf 'n hoë hoogte uitgevoer is, was minder akkuraat as wat die geval vanaf 'n lae hoogte sou wees.⁵²

'n Hoë vlieghoogte was vir vegvliegtuie van net so 'n groot waarde as vir bomwerpers. Hierdie groter hoogte het vegvliegtuie in staat gestel om beide vyandelike vegvliegtuie en bomwerpers met beter welslae aan te val.⁵³

Insgelyks is dit dan ook te verstane dat 'n vliegtuig met 'n hoë spoedgrens verdere voordele sal hê bo dié met 'n lae spoedgrens.

3. ITALIAANSE EN SUID-AFRIKAANSE LUGOPERASIES IN OOS-AFRIKA

Italiaanse operasies

In 1921 het die Italiaanse dissipel van lugkrag, Giulio Douhet, verklaar dat, indien vyandelikhede tussen twee lande sou ontstaan, moet 'n land

52. Aantekeninge van luitenant-generaal H.J. Martin ontvang in 1985.

53. Aantekeninge van luitenant-generaal H.J. Martin ontvang in 1985.

se lugmag op só 'n gereedheidsgrondslag geplaas wees, dat hy direk tot die aanval kan oorgaan.⁵⁴ Aangesien die Italiaanse Lugmag hulle strategie teen die dertigerjare op Douhet se teorie geskoei het,⁵⁵ is daar verwag dat die "Regia Aeronautica", na Mussolini se oorlogsverklaring, direk tot die aanval in Oos-Afrika sou oorgaan, veral gesien in die lig van die numeriese superioriteit wat die Italianers in die lug geniet het. Nairobi, hoofstad van Kenia, was in daardie stadium reeds verdonker en sandsakke voor openbare geboue gepak in afwagting van hierdie Italiaanse lugaanvalle.⁵⁶ Hierdie verwagte lugaanvalle het egter nooit gematerialiseer nie, aangesien maarskalk Rudolfo Badoglio aan die hertog van Aosta opdrag gegee het om sy lugmag slegs in 'n defensiewe rol te gebruik.⁵⁷ Die rede vir hierdie strategie van Badoglio is onduidelik maar verskeie moontlike redes kon vir die besluit bestaan het.

Ten eerste kan die rede in die tóé heersende toestande in Europa gesoek word. Met Italië se toetrede tot die Tweede Wêreldoorlog, was Frankryk alreeds op sy knieë gedwing en is daar oor die algemeen verwag

54. Giulio Douhet: The Command of the Air (translated by Sheila Fischer), p. 47.

55. S.A.W. - Argief: D.G.A.F. Groep 2, Houer 35, Lêer 24/7/3/3, War Tactics - Operations Italy, Italian Tactics (23rd December 1940), p. 1.

56. James A. Brown: A Gathering of Eagles, pp. 36 - 37.

57. Neil Orpen: East African and Abyssinian Campaigns, p. 17.



dat dit net 'n kwessie van tyd sou wees, alvorens die finale nekslag aan Frankryk deur Duitsland toegedien sou word. Dit was dan ook so, want op 22 Junie 1940 het Duitsland en Frankryk 'n wapenstilstands-ooreenkoms aangegaan en op 24 Junie 1940 ook Italië en Frankryk.⁵⁸

Op 25 Junie 1940 is alle vyandelikhede in Frankryk gestaak.⁵⁹

Met Brittanje nou alleen in die stryd en die veel geroemde Duitse "Luftwaffe" gereed om die eiland en sy inwoners te bombardeer, was die algemene verwagting in Duitsland en ook in Italië, dat Brittanje binne enkele weke, of op die uiterste, binne enkele maande, daartoe gedwing sou wees om te kapituleer. Dit sou dus, volgens maarskalk Badoglio en ander militêre strateë in Rome, onsinnig wees om mense se lewens in die Soedan en in Kenia op die altaar te plaas, aangesien Italië, as bondgenoot van Duitsland, buitendien die vrugte van sy oorlogsverklaring sou pluk indien Brittanje die stryd teen Duitsland gewonne gee.⁶⁰

Verder was Italië in 1940 nie gereed om tot die oorlog toe te tree nie.⁶¹

58. A.J. Grant and Harold Temperley: Europe in the Nineteenth and Twentieth Centuries (1789 - 1950), p. 543.

59. Adolph Goutard: "Fall of France!" In Purnell's History of the Second World War, p. 185 asook in Reader's Digest Illustrated History of World War II, Vol. 2, p. 601.

60. Neil Orpen: East African and Abyssinian Campaigns, p. 17.

61. James L. Collins (consulting editor): The Marshall Cavendish Illustrated Encyclopedia of World War II, Vol. 2, p. 270.

Afgesien van die feit dat sy magte uiters swak bewapen was,⁶² was sy reserwevoorrade van strategiese oorlogsmateriaal baie laag.⁶³ Om 'n offensiewe beleid in Italiaans-Oos-Afrika onder hierdie omstandighede te voer, sou dus nutteloos en 'n onnodige verkwisting van waardevolle oorlogstuig en brandstof wees.

Ten tweede moet die rede vir die defensiewe rol wat aan die magte in Italiaans-Oos-Afrika toegesê is, in Afrika self gesoek word. Na die Italiaanse verowering van Ethiopië in Mei 1936,⁶⁴ was daar nog steeds opstandigheid onder 'n groot deel van die inheemse bevolking wat hulle nie met die Italiaanse regime wou vereenselwig nie.⁶⁵ 'n Groot deel van die hertog van Aosta se gewapende magte, wat ook eenhede van sy lugmag ingesluit het, moes deurgaans gebruik word om opstandige elemente van die inheemse bevolking in bedwang te probeer hou. Selfs in die suide van Ethiopië, waar die inwoners teen die afgesette Haile Selassie gekant was, was daar gereelde opstande wat deur Italiaanse troepe onderdruk moes word.⁶⁶ Deur 'n defensiewe rol in hierdie

-
62. James L. Collins (consulting editor): The Marshall Cavendish Illustrated Encyclopedia of World War II, Vol. 2, p. 270.
63. James L. Collins (consulting editor): The Marshall Cavendish Illustrated Encyclopedia of World War II, Vol. 2, p. 271.
64. M.L.R. Isaac: A History of Europe Since 1870, p. 110.
65. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 320, South African Forces in the Second World War, pp. 44 - 45.
66. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 320, South African Forces in the Second World War, p 45.

konflik te speel, sou die hertog van Aosta derhalwe sy magte kon gebruik om die opstandige inboorlinge tot ander insigte te bring.⁶⁷

Verder het die Italiaanse militêre strateë die topografie ten suidweste van Italiaans-Oos-Afrika in gedagte gehou toe hulle hul strategie vir hierdie gebied bepaal het. 'n Semi-woestyn wat ongeveer 500 kilometer breed was, het op die grens tussen Kenia en Ethiopië gelê.⁶⁸ In hierdie dorre gebied waar water skaars was, het die Italiaanse militariste 'n versperring gesien wat aanvalle vanuit Kenia hoogs onwaarskynlik sou maak, terwyl 'n aanval vanuit Ethiopië op Kenia ook nie vir die hertog van Aosta lonend sou wees nie.⁶⁹

Die enigste moontlike gebied wat 'n gevaar vir Italiaans-Oos-Afrika ingehou het, was Frans-Somaliland. Hierdie strategies geleë gebied met sy goeie hawegeriewe in Jibuti, kon maklik deur Italië se vyande gebruik word om vandaar die gebied binne te val.⁷⁰

-
67. Neil Orpen: East African and Abyssinian Campaigns, p. 17.
68. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 320, The Campaign Against Italian East Africa, Chapter "H", "The Fighting on the Kenya Border", Part 1, p. 3.
69. Neil Orpen: East African and Abyssinian Campaigns, p. 17.
70. Neil Orpen: East African and Abyssinian Campaigns, p. 17.



In die lig van die bepalings van die wapenstilstand tussen Italië en Frankryk⁷¹ asook die feit dat die Vichy-regering onder leiding van veldmaarskalk Phillippe Petain pro-Duits was⁷² het hierdie gevaar egter verdwyn.

Al wat die hertog van Aosta dus te doen gestaan het, was volgens militêre beplanners in Rome, om agteroor te sit en te wag dat Brittanje die handdoek ingooi. Buitendien, aldus maarskalk Badoglio, sou die oorlog nie langer as Oktober van daardie jaar duur nie!⁷³

Geallieerde operasies

Vanaf Junie 1940 tot aan die einde van die jaar, was wat die verskillende landmagte aanbetref, 'n relatiewe statiese periode.

Aan Geallieerde kant, sou enige offensiewe optrede teen Italiaans-Oos-Afrika aanvanklik buite die kwessie wees. Nie alleen was die Geallieerde magte numeries swakker as die magte van die hertog van Aosta nie, maar troepeversterkings, onder andere ook van Suid-Afrika wat vanaf Junie 1940 in Kenia begin aankom het,⁷⁴

71. A.J. Grant and Harold Temperley: Europe in the Nineteenth and Twentieth Centuries (1789 - 1950), p. 544.

72. Russel Miller and the editors of Time-Life Books: The Resistance, p. 23.

73. Neil Orpen: East African and Abyssinian Campaigns, p. 23.

74. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 373, The East African Campaign, S.A. Forces July 1940 to July 1941, p. 6.

moes eers opleiding in oorlogsomstandighede ontvang.⁷⁵

Wat die optredes van die Britse en Suid-Afrikaanse Lugmagte betref, was hierdie egter 'n tydperk van aktiewe offensiewe optredes teen Italiaans-Oos-Afrika. Die operasieleiding van die Suid-Afrikaanse Lugmag sou, volgens 'n ooreenkoms tussen generaal Smuts en eerste lugmaarskalk sir Robert Brooke-Popham, onder eerste lugmaarskalk sir A. M. Longmore ressorteer.⁷⁶ Eerste lugmaarskalk Longmore, wat groepkaptein W. Sowrey as bevelvoerder van die lugmagte in Kenia aangestel het,⁷⁷ het die rol wat die lugmagte in Italiaans-Oos-Afrika moes vertolk, soos volg gesien.

In die eerste plek moes offensiewe vlugte teen vyandelike lugmag-basisse uitgevoer word met die doel om die getaloorwig wat die Italiaanse Lugmag geniet het, te verklein.⁷⁸ Tydens hierdie aanvalle

75. Neil Orpen: East African and Abyssinian Campaigns, pp. 52 - 53.

76. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 1, Lêer AA/4/B, Copy of Despatch by Air Chief Marshall, Sir A.M. Longmore, K.C.B., D.S.O., Air Officer Commanding-in-Chief, Royal Air Force, Middle East, Covering period 13th May to 31st December, 1940, (Dated 1.2.1941), p. 8.

77. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 163, The Union at War, South African Air Force, (Account of SAAF), p. 12158.

78. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 1, Lêer AA/4/B, Copy of Despatch by Air Chief Marshall, Sir A.M. Longmore, K.C.B., D.S.O., Air Officer Commanding-in-Chief, Royal Air Force, Middle East, Covering period 13th May to 31st December, 1940, (Dated 1.2.1941), p. 3.

op die lugmagbasisse, moes daar ook probeer word om die fasiliteite wat by die basisse bestaan het vir die herstel van vliegtuie, te vernietig.⁷⁹ In die tweede plek moes daar, in 'n poging om die bestaande Italiaanse voorrade te vernietig, aanvalle op ammunisie- en voorraadopslagplekke uitgevoer word. Terselfdertyd moes ook aanvalle op hawes in Italiaans-Oos-Afrika uitgevoer word om die aanvul van verlore voorrade te neutraliseer.⁸⁰ In die derde plek moes verkenningsvlugte vir die leër uitgevoer word,⁸¹ aangesien die bestaande kaarte van Italiaans-Oos-Afrika, wat inligting aangaande paaie, riviere en berge aanbetref, nie alleen onakkuraat nie, maar ook geweldig foutief was.⁸² In die vierde plek moes die lugmag verkenningsvlugte vir die Britse Vloot langs die kus van Italiaans-Oos-Afrika uitvoer om dusdoende te help om die beweging van

-
79. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 1, Lêer AA/4/B, Copy of Despatch by Air Chief Marshall, Sir A.M. Longmore, K.C.B., D.S.O., Air Officer Commanding-in-Chief, Royal Air Force, Middle East, Covering period 13th May to 31st December, 1940, (Dated 1.2.1941), p. 3.
80. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 1, Lêer AA/4/B, Copy of Despatch by Air Chief Marshall, Sir A.M. Longmore, K.C.B., D.S.O., Air Officer Commanding-in-Chief, Royal Air Force, Middle East, Covering period 13th May to 31st December, 1940, (Dated 1.2.1941), p. 3.
81. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 1, Lêer AA/4/B, Copy of Despatch by Air Chief Marshall, Sir A.M. Longmore, K.C.B., D.S.O., Air Officer Commanding-in-Chief, Royal Air Force, Middle East, Covering period 13th May to 31st December, 1940, (Dated 1.2.1941), p. 3.
82. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 39.

vyandelike skeepverkeer na en van Italiaans-Oos-Afrika stop te sit.⁸³

In hoe 'n mate sou die Suid-Afrikaanse Lugmag aan hierdie eise van eerste lugmaarskalk Longmore voldoen? Daar sal in die volgende bladsye nie soseer 'n juiste geskiedkundige verloop van die oorlog in Italiaans-Oos-Afrika gegee word nie, maar sal die rol wat die Suid-Afrikaanse Lugmag in die uitvoering van bogenoemde funksies gespeel het, asook die hulp wat hy aan die grondmagte in 1941 verleen het, eerder ondersoek word.

Uitbreidings van die Suid-Afrikaanse Lugmag

Dit is in hierdie stadium belangrik om daarop te wys dat die Suid-Afrikaanse Lugmag gedurende die eerste vier maande van die oorlog in Oos-Afrika, verskeie versterkings ten opsigte van soorte, en ook aantal vliegtuie ontvang het.

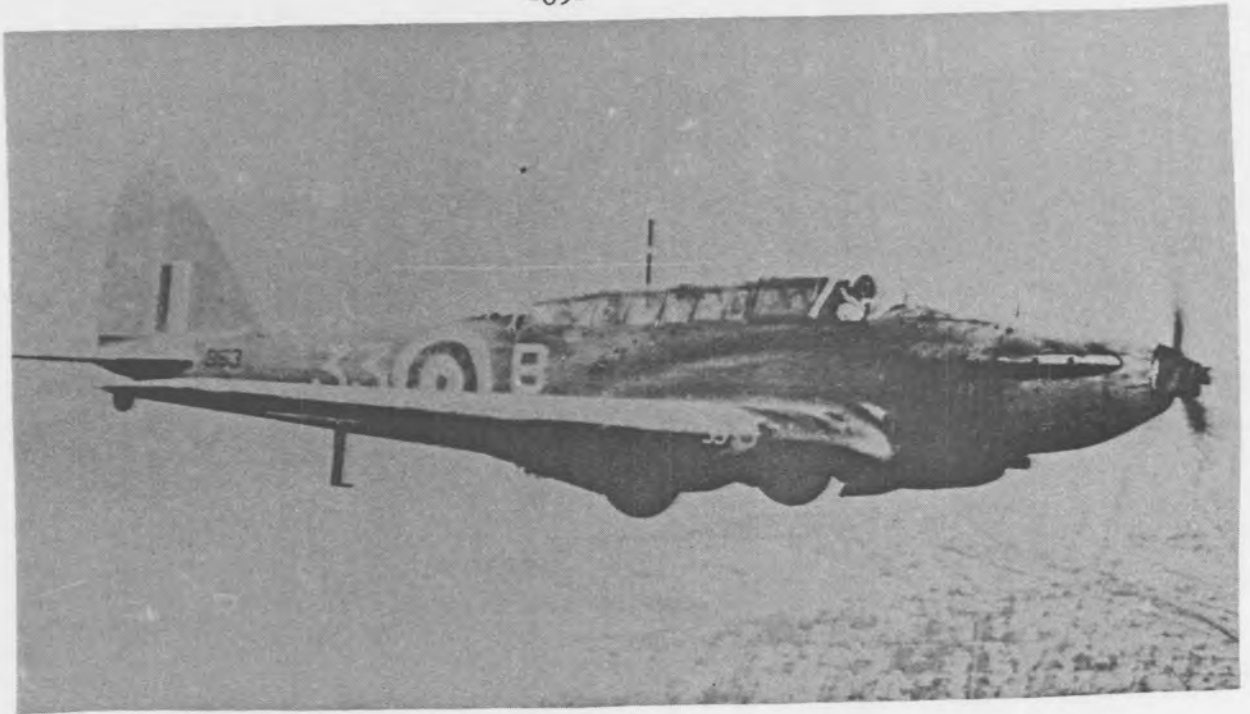
Gedurende Julie 1940, is die Hawker Hartbees-vliegtuie van No. 11 Eskader, met Fairey Battle Mk III-bomwerpers vervang.⁸⁴

-
83. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 1, Lêer AA/4/B, Copy of Despatch by Air Chief Marshall, Sir A.M. Longmore, K.C.B., D.S.O., Air Officer Commanding-in-Chief, Royal Air Force, Middle East, Covering period 13th May to 31st December, 1940, (Dated 1.2.1941), p. 9.
84. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, East Africa original draft narratives (Air), East Africa, Air operations June - October 1940, p. 6.

Dié vliegtuie, met 'n maksimum spoed van 414 kilometer per uur en 'n bomvrag van 454 kilogram,⁸⁵ sou die Ju 86-bomwerpers van No. 12 Eskader bystaan met bomaanvalle wat oor langer afstande uitgevoer moes word. Afgesien van sy bomvrag, het die vliegtuig een ,303 Browning-masjiengeweer aan sy stuurboordvlerk gehad en een Vickers "K"-masjiengeweer in die agterste stuurkajuit.⁸⁶

Die Fairey Battle was egter 'n uiters swak operasionele vliegtuig wat nie teen 'n gedugte vyand opgewasse was nie. Gedurende die Duitse inval in Frankryk het die Duitse "Luftwaffe" die Fairey Battle- eskaders totaal uitgewis⁸⁷ en die belangrikste rede was "... that it was under-powered and obsolescent by the time that it was flown into the maelstrom over the thunderous Western Front."⁸⁸

-
85. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:
Combat Aircraft of World War Two, p. 139.
86. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:
Combat Aircraft of World War Two, p. 139.
87. Aantekeninge van luitenant-generaal H.J. Martin ontvang
in 1985.
88. Peter Lewis: The British Bomber Since 1914, p. 288.



FAIREY BATTLE

(S.A. Weermag)

In die tussentyd is die Hawker Hartbees-vliegtuie van No. 11 Eskader aan No. 40 Eskader oorgedra, wat nou as No. 40 Leër-Ondersteuningseskader bekend sou staan.⁸⁹ Die uitsluitlike funksie van hierdie eskader sou wees om ondersteuning aan die leër op verskeie terreine, soos verkenning en vuurleiding vir die artillerie, te verskaf.

Wat die vegvliegtuigeskaders aanbetref, het No. 1 Eskader op 30 Julie en 9 Augustus 1940, Gladiator Mk I-vegvliegtoie ontvang⁹⁰ waarmee hulle bestaande Hurricane- en Hawker Fury-vegvliegtoie aangevul is. Verdere veranderinge ten opsigte van die vegvliegtoigeskaders het in

89. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, East Africa original draft narratives (Air), East Africa, Air operations June - October 1940, p. 6.

90. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, The S.A.A.F. in East Africa and the Middle East: A chronological survey, Period May '40 to May '43, Bylae: The S.A.A.F. in East Africa, Chronology 1940, pp. 1 - 2.



Augustus 1940 plaasgevind.⁹¹ Nege vlieëniers van No. 1 Eskader is na Egipte gestuur om Gladiator Mk. I-vegvliegtuie af te haal. Met hulle terugvlug na Kenia is hulle by Khartoum afgekeer om die Geallieerde Lugmag aldaar te versterk. In Oktober 1940 is hulle geleedere aangevul en sou hulle as No. 1 Eskader bekend staan. Die oorblywende vlieëniers van No. 1 Eskader in Kenia sou die kern van 'n nuwe eskader uitmaak wat as No. 2 Eskader bekend sou staan.⁹² In dieselfde maand is die vegvliegtuigmag van die Suid-Afrikaanse Lugmag verder versterk met die aankoms van No. 3 Eskader, wat met Hurricane Mk II-vegvliegtuie toegerus was.⁹³

Geallieerde lugoperasies

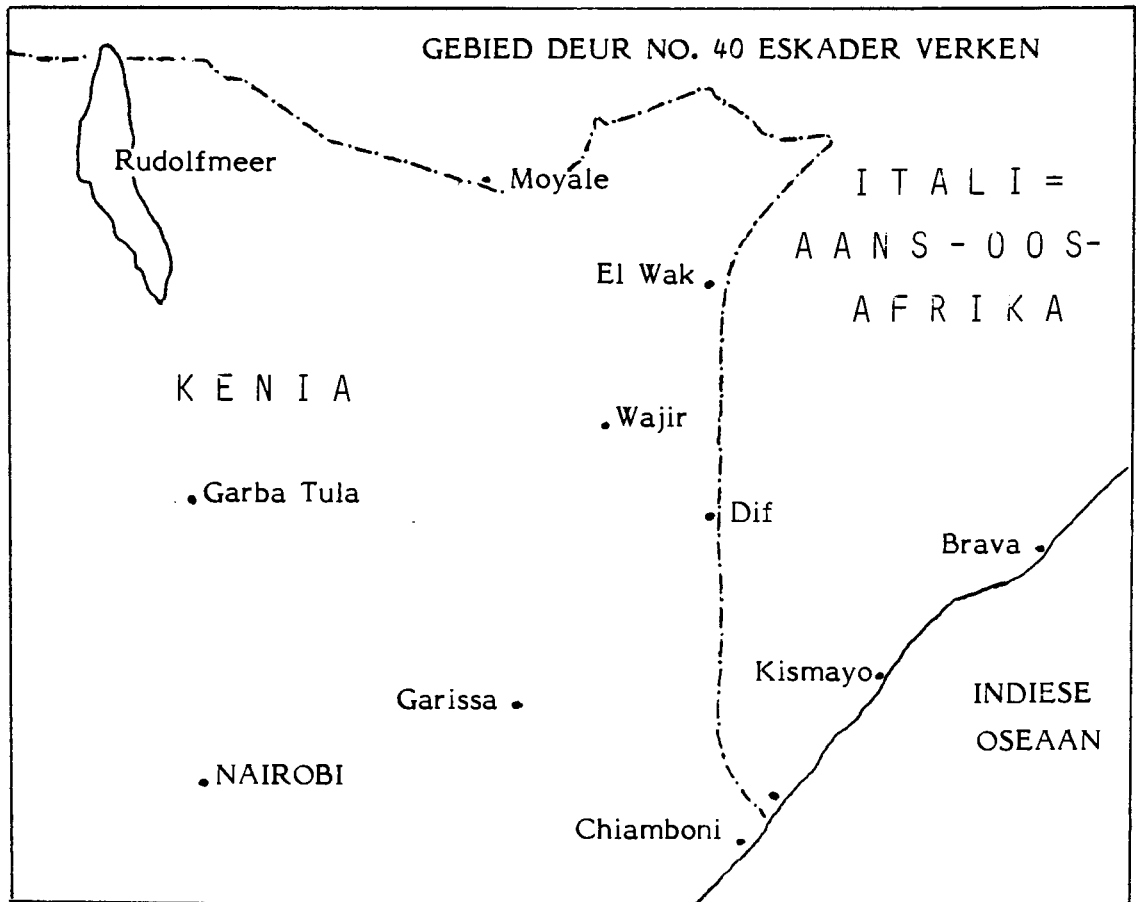
Terwyl die Geallieerde grondmagte in Kenia en die Soedan besig was om voorbereidings vir offensiewe optredes teen Italiaans-Oos-Afrika te tref, het die verskillende eenhede van die Suid-Afrikaanse en Britse Lugmagte aktief met die oorlog teen die magte van die hertog van Aosta voortgegaan. Nie alleen is verkenningsvlugte op land en see onderneem nie, maar daar is ook probeer om die lugoorgewig wat die "Regia Aeronautica" geniet het te neutraliseer deur aanvalle op vyanadelike landingsvelde uit te voer. Aan hierdie genoemde funksies sal daar in die volgende aantal bladsye aandag gegee word.

-
91. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 52.
92. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, The S.A.A.F. in East Africa and the Middle East: A chronological survey, Period May '40 to May '43, Bylae: The S.A.A.F. in East Africa, Chronology 1940, p. 2.
93. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, The S.A.A.F. in East Africa and the Middle East: A chronological survey, Period May '40 to May '43, Bylae: The S.A.A.F. in East Africa, Chronology 1940, p. 2.

Lugverkenning

Verkenningsvlugte, alhoewel minder skouspelagtig in hulle resultate as byvoorbeeld bomwerping, was egter vir beide die leër en vloot van groot belang. Daagliks is hierdie funksies deur verskillende vliegtuie van die Suid-Afrikaanse Lugmag, afhangende van die afstand na die spesifieke gebied vanwaar die inligting verlang is, uitgevoer.

Die Hawker Hartbees-vliegtuie van No. 40 Eskader was vanweë hulle kort houtyd en ligte bomvrag, verantwoordelik vir verkenningsvlugte langs die grens van Kenia en Italiaans-Oos-Afrika.⁹⁴



94. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, East Africa original draft narratives (Air), East Africa, Air operations June - October 1940, p. 11.

'n Seksie wat by Garba Tula gestasioneer was, was vir die gebied vanaf die Rudolfmeer tot by Moyale verantwoordelik, terwyl 'n tweede seksie met hulle landingsvelde by Wajir, die gebied Moyale - El Wak - Dif verken het. 'n Derde seksie wat verkenningsvlugte oor die gebied Dif - Chiamboni uitgevoer het, het hulle basis by Garissa gehad.⁹⁵

Die diggeboste landskap, wat die grootste gedeelte van hierdie gebied beslaan het, het daartoe aanleiding gegee dat die vliegtuie van No. 40 Eskader, soms tot 15 minute lank op 'n lae hoogte oor 'n spesifieke area in sirkels moes vlieg om hulle te vergewis dat geen vyandelike troepe hulle in die gebied skuilhou nie.⁹⁶ Deur laag en in sirkels

95. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, East Africa original draft narratives (Air), East Africa, Air operations June - October 1940, p. 11.

96. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 373, The East African Campaign, S.A. Forces July 1940 to July 1941, p. 14.

te vlieg, was hierdie vliegtuie nie alleen aan vyandelike lugafweer-
geskut blootgestel nie, maar hierdie skynbare onekonomiese gebruik
van die vliegtuie om inligting aangaande vyandelike troepebewegings
te bekom, sou ook daartoe aanleiding gee dat heelwat noodlandings
as gevolg van 'n tekort aan brandstof uitgevoer moes word.⁹⁷

Lugverkenning is egter nie alleenlik langs die grens van Kenia en
Italiaans-Oos-Afrika uitgevoer nie. Eskaders wat met Ju 86- en
Fairey Battle-bomwerpers toegerus was, het verkenningsvlugte tot
diep binne Italiaanse gebied onderneem.⁹⁸

Maryland-bomwerper

Ondersteuningsvlugte wat in belang van die Britse Vloot uitgevoer
is, het die begeleiding van konvoie en oorlogskepe ingesluit asook
maritieme verkenning om vyandelike skeepsverkeer op te spoor.⁹⁹

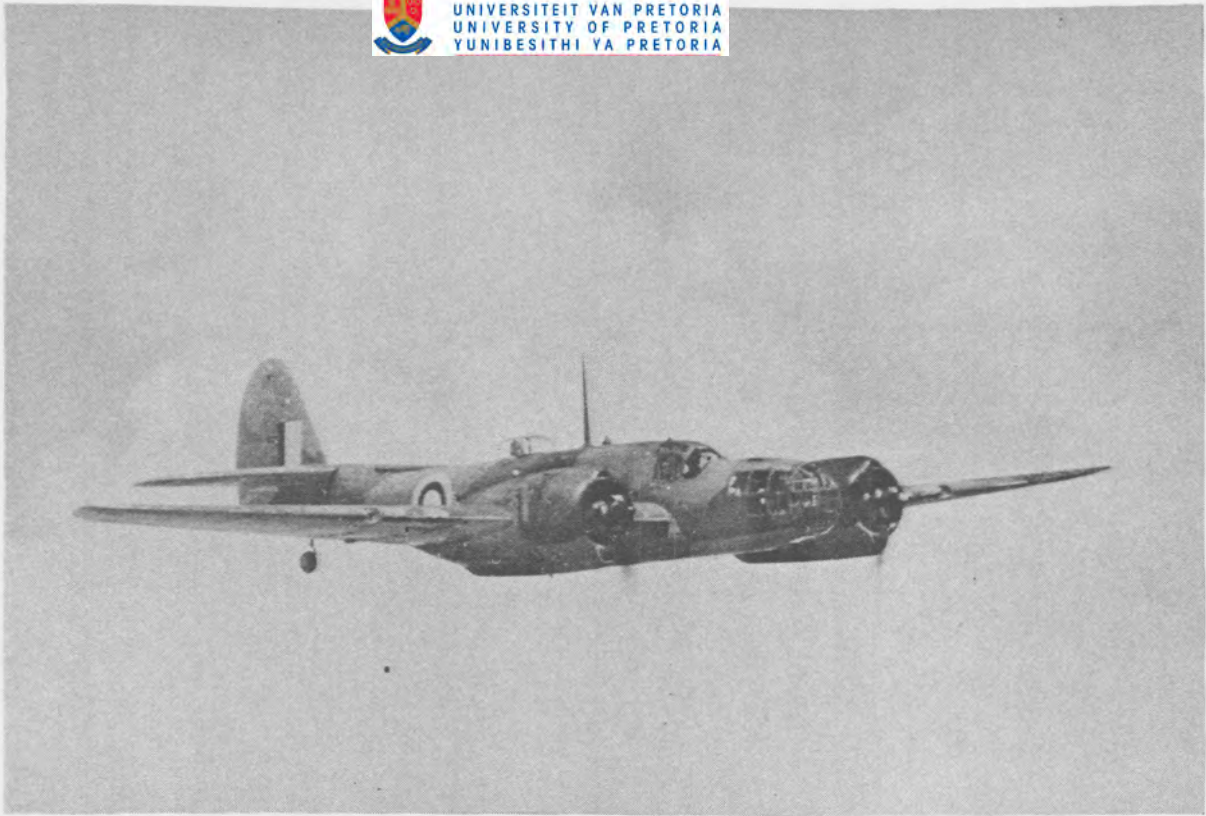
Aanvanklik is hierdie funksies deur Ju 86-bomwerpers van No. 12
Eskader verrig, maar aan die begin van 1941 is die Ju 86-bomwerpers

-
97. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 320,
South African Forces in the Second World War, p. 59.
98. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 320,
South African Forces in the Second World War, p. 60.
99. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 320,
South African Forces in the Second World War, p. 60.

deur Maryland II-bomwerpers van No. 24 Eskader bygestaan. No. 24 Eskader is in Desember 1940 gestig¹⁰⁰ toe vlieëniers van No. 12 Eskader, onder bevel van majoor C.E. Martin, na Nakuru gestuur is om opleiding op Maryland-bomwerpers te ontvang.¹⁰¹

Hierdie Amerikaanse bomwerpers was oorspronklik volgens spesifikasies van die Franse regering vir hulle lugmag gebou, maar na die val van Frankryk is die uitstaande bestellings deur die Britse Lugmag oorgeneem, en het die Suid-Afrikaanse Lugmag op hierdie wyse van die vliegtuie bekom.¹⁰² Hierdie vliegtuie kon op 'n hoogte van 3 597 meter 'n maksimum spoed van 447 kilometer per uur handhaaf. Sy bewapening wat uit 907 kilogram bomme bestaan het, is ook met vier ,303 duim Browning-masjiengewere wat in die vlerke gemonteer is en twee Vickers "K"-masjiengewere wat elk in 'n dorsale en ventrale posisie geplaas is, aangevul.¹⁰³

-
100. E.N. Tucker and P.M.J. McGregor: Per Noctem Per Diem, p. 1.
101. E.N. Tucker and P.M.J. McGregor: Per Noctem Per Diem, p. 1.
102. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 204.
103. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 204.



MARYLAND

(S.A. Weermag)

Die verkryging van informasie het ook, waar die geleentheid hom voorgedoen het, met offensiewe aanvalle gepaard gegaan. So het 'n Maryland-bomwerper op 11 Februarie 1941 selfs daarin geslaag om 'n Italiaanse skip tot oorgawe te dwing!¹⁰⁴

104. E.N. Tucker and P.M.J. McGregor: Per Noctem Per Diem,
p. 4.

Verkenningsvlugte deur die lugmag uitgevoer, sou dwarsdeur die veldtog in Italiaans-Oos-Afrika volgehou word. In die tydperk 10 Junie tot 30 November het die Suid-Afrikaanse Lugmag, 988 verkenningsvlugte onderneem¹⁰⁵ waartydens daar 24 488 lugfoto's geneem is.¹⁰⁶ Hierdie foto's sou vir die land- en seemagte van onskatbare waarde wees in die beplanning van hul offensief teen Italiaans-Oos-Afrika.¹⁰⁷

Vegvliegtuie

Terwyl die vliegtuie van No.'s 11, 12 en 40 Eskaders met verkenningsvlugte en bomwerping besig gehou is, het Suid-Afrikaanse vegvliegtuie aanvanklik die gebiede om Nairobi, Mombasa en die verskillende landingsvelde teen moontlike vyandelike lugaanvalle verdedig.¹⁰⁸ Dit was dan ook tydens so 'n Italiaanse lugaanval dat die Suid-Afrikaanse Lugmag se onvoorbereidheid vir 'n oorlog duidelik ten toon gestel is.

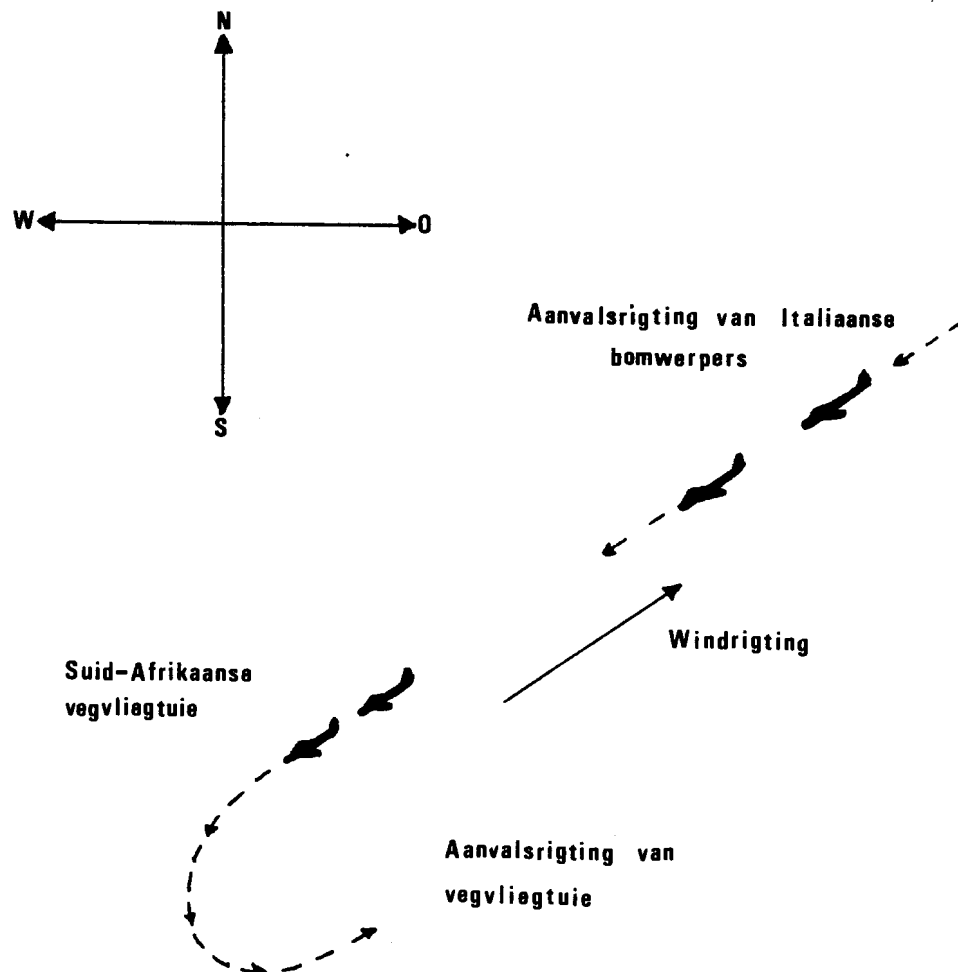
105. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 58.

106. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 194, Lêer CA/1, Report on Air Operations conducted independently and in Support of the Royal Navy and the Army, during the advance of the Ground Forces from the boundary of British and Italian EAST AFRICA until the occupation of ADDIS ABABA, Between 10th Feb. and 5th April 1941, By Air Commodore W. Sowrey, p. 7555.

107. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 320, South African Forces in the Second World War, p. 60.

108. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 320, South African Forces in the Second World War, p. 62.

Op 6 Augustus 1940 het twee Italiaanse CA 133-bomwerpers die Suid-Afrikaanse Lugmag se landingsveld by Wajir aangeval.¹⁰⁹ Nadat die aankomende vyandelike vliegtuie gewaar is, het twee Hawker Fury-vegvliegtuie van die Suid-Afrikaanse Lugmag met vlugluitenant R.S. Blake en luitenant D. Pannell in beheer, dadelik opgestyg om die vyandelike aanval die hoof te bied. Aangesien die wind vanuit 'n suidwestelike rigting gewaai het, en die aanvallers die landingsveld vanuit 'n noordoostelike rigting genader het, moes die twee vliegtuie met hulle rug na die aankomende bomwerpers opstyg en 'n draai van 180° maak, voor die Italiaanse vliegtuie aangeval kon word.



109. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 63, Lêer AE/12/B, Combat Report on attack of Wajir Aerodrome by Two Caproni Bombers.

Terwyl die vegvliegtuie met hierdie maneuer besig was, het die Italiaanse bomwerpers hulle bomme oor die landingsveld gelos en 'n Hawker Hartbees-vliegtuig van die Suid-Afrikaanse Lugmag vernietig. Voordat die Furie-vegvliegtuie enige skade aan die CA 133-bomwerpers kon aanrig, het die Italiaanse vlieëniers in die wolkebedekking ontglip.¹¹⁰

Op die oog af was hierdie suksesvolle aanval van die Italianers op sigself nie so uitsonderlik dat dit die onvoorbereidheid van die Suid-Afrikaanse Lugmag illustreer nie. Per slot van sake kon geen landse lugmag gedurende die Tweede Wêreldoorlog die lugruim in so 'n mate oorheers, dat geen vyandelike vliegtuie nie hulle teikens sou bereik nie! In die skriftelike verslag van vlugluitenant Blake aan kolonel S.A. Melville rakende dié voorval, word hierdie onvoorbereidheid egter baie duidelik blootgelê.

Vlugluitenant Blake noem in die eerste plek dat hulle wel van 'n waarskuwingstelsel gebruik maak om vlieëniers van vegvliegtuie te waarsku om so gou as moontlik op te styg, indien vyandelike vliegtuie die landingsveld nader. Tydens hierdie betrokke geval, het die vegvliegtuie slegs ongeveer 50 sekondes gehad om op te styg voordat die aanvallers hulle bomme gelos het. Die rede vir die kort kennisgewing om op te styg en die vyandelike aanval af te slaan, was dat die vyandelike vliegtuie op 'n lae hoogte die landingsveld genader het en dat die uitkyker wat in 'n boom gesit het, hulle nie so gou kon opmerk nie! Die slotopmerking in vlugluitenant

110. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 63, Lêer AE/12/B, Combat Report on attack of Wajir Aerodrome by Two Caproni Bombers.

Blake se verslag illustreer duidelik die gebrek aan doeltreffende opsporingsapparaat toe hy kolonel Melville versoek het om asseblief aan hulle 'n verkyker vir die gebruik van die persoon in die boom beskikbaar te stel, aangesien die verkyker wat hy, (Blake), geleen het, aan sy regmatige eienaar terugbesorg moes word.¹¹¹

As daar na die soorte en hoeveelheid vliegtuie van die Suid-Afrikaanse Lugmag in Oos-Afrika in 1940 gekyk word, en as hulle primitiewe verdedigingstelsel met dié van 'n land soos Brittanje in 1940 vergelyk word, wil dit voorkom asof die Suid-Afrikaanse Lugmag nie aan die vereistes sou kon voldoen wat aan hom in Italiaans-Oos-Afrika gestel is nie. Wat egter belangrik is, is die effektiwiteit en vasberadenheid van die personeel verbonde aan die lugmag. Al is 'n lugmag hoé paraat, al het hy die mees gesofistikeerde bewapening en die beste vliegtuie tot sy beskikking, en die vasberadenheid van die bemanning tot sukses ontbreek, kan geen positiewe resultate verwag word nie. In hierdie verband stel die twee militêre geskiedskrywers, C. Webster en N. Frankland,

111. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 63, Lêer AE/12/B, Combat Report on attack of Wajir Aerodrome by Two Caproni Bombers.

dit in hulle werk, History of the Second World War - The Strategic Air Offensive Against Germany 1939-1945, baie duidelik. In die gedeelte waar hulle die verskillende hindernisse wat bomwerpers mag teenkom bespreek, stel hulle dat die suksesvolle oorbrugging van hierdie hindernisse onder andere "... lie in the efficiency and determination of the crews ..."¹¹²

Aan vasberadenheid om hulle doel te bereik, sou die personeel van die Suid-Afrikaanse Lugmag geen tekort hê nie, soos daar ook weldra gesien sal word.

Neutralisering van die Italiaanse lugoorwig

Vroeër is genoem dat die eerste mikpunt van die Geallieerde Lugmagte in Oos-Afrika sou wees om die vyandelike lugmagbasisse aan te val om daardeur Italiaanse lugoorwig te neutraliseer. In 'n ontleding van hierdie onafhanklike aanvalle op die Italiaanse Lugmagbasisse in die suide van Italiaans-Oos-Afrika deur die Geallieerde Lugmagte, waaronder die Suid-Afrikaanse eskaders, blyk dit duidelik dat die grondmagte van lokale lugsuperioriteit verseker sou wees, toe hulle vroeg in 1941 met hulle offensief begin het.

112. Charles Webster and Noble Frankland: History of the Second World War - The Strategic Air Offensive Against Germany 1939 - 1945, Vol. 1, p. 18.

Gedurende die tydperk 10 Junie tot 31 Oktober 1940, het die Suid-Afrikaanse Lugmag 22 Italiaanse vliegtuie vernietig, terwyl 20 ernstig beskadig is.¹¹³ In die ooreenstemmende tydperk is elf Suid-Afrikaanse vliegtuie deur Italiaanse optrede vernietig en vier ernstig beskadig.¹¹⁴ Interessant is egter die feit dat die grootste hoeveelheid van hierdie Italiaanse verliese nie in luggevegte plaasgevind het nie, maar dat hierdie vliegtuie op die grond vernietig is.

In onderstaande kolomme kan die ooreenstemmende verliese deur die verskillende lugmagte in hierdie periode gely, duidelik gesien word en kan ons verstaan as die skrywers van die History of the Second World War: The Mediterranean and Middle East die volgende aangaande die Suid-Afrikaanse Lugmag se pogings in Oos-Afrika skryf: "The squadrons of the South African Air Force took the initiative from the outset, and never lost it, and their success removed one of the Army's biggest anxieties."¹¹⁵

113. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, East Africa original draft narratives (Air), East Africa, Air operations June - October 1940, p. 15.

114. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, East Africa original draft narratives (Air), East Africa, Air operations June - October 1940, p. 15.

115. I.S.O. Playfair, G.M.S. Stitt, C.J.C. Molony, S.E. Toomer: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. 1, p. 423.

ITALIAANSE VERLIESE

IN DIE LUG		OP DIE GROND		ERNSTIG BESKADIG	
Vegvlieg- tuie	Bomwer- pers	Vegvlieg- tuie	Bomwer- pers	Vegvlieg- tuie	Bomwer- pers
1	5	-	16	2	18

SUID-AFRIKAANSE VERLIESE

IN DIE LUG		OP DIE GROND		ERNSTIG BESKADIG	
Vegvlieg- tuie	Bomwer- pers	Vegvlieg- tuie	Bomwer- pers	Vegvlieg- tuie	Bomwer- pers
1	8	-	2	-	4

116

Verliese deur die Italiaanse Lugmag gely, het egter progressief vermeerder na gelang die oorlog begin uitrek het, terwyl die Suid-Afrikaanse verliese weer verminder het. Gedurende die tydperk 1 November 1940 tot 28 Februarie 1941, is daar 26 Italiaanse vliegtuie verwoes en ses ernstig beskadig, terwyl daar elf Suid-Afrikaanse vliegtuie vernietig en ses beskadig is.¹¹⁷ Weer eens het die Italianers die grootste verliese, naamlik 18 uit die 26 vliegtuie, op hulle landingsvelde gely, terwyl die Suid-Afrikaanse Lugmag in hierdie tydperk geen verliese op

116. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, East Africa original draft narratives (Air), East Africa, Air operations June - October 1940, p. 15.

117. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, East Africa original draft narratives (Air), East Africa, Air operations June - October 1940, Bylae: Aircraft Casualties, n.p.

die grond gely het nie.¹¹⁸ Hierdie gegewens dui daarop dat die Suid-Afrikaanse Lugmag die inisiatief in die lugoorlog in die suide van Italiaans-Oos-Afrika behou het en nie die "Regia Aeronautica" kans gegee het om tot die aanval oor te gaan nie.

ITALIAANSE VERLIESE

IN DIE LUG		OP DIE GROND		ERNSTIG BESKADIG	
Vegvlieg- tuie	Bomwer- pers	Vegvlieg- tuie	Bomwer- pers	Vegvlieg- tuie	Bomwer- pers
1	7	1	17	1	5

SUID-AFRIKAANSE VERLIESE

IN DIE LUG		OP DIE GROND		ERNSTIG BESKADIG	
Vegvlieg- tuie	Bomwer- pers	Vegvlieg- tuie	Bomwer- pers	Vegvlieg- tuie	Bomwer- pers
3	8	-	-	1	5

119

118. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, East Africa
original draft narratives (Air), East Africa, Air operations

June - October 1940, Bylae: Aircraft Casualties, n.p.

119. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, East Africa
original draft narratives (Air), East Africa, Air operations

June - October 1940, Bylae: Aircraft Casualties, n.p.

Vir die eerste agt maande van die oorlog in Oos-Afrika was die Italiaanse en Suid-Afrikaanse verliese dus soos volg:

ITALIAANSE VERLIESE

IN DIE LUG		OP DIE GROND		ERNSTIG BESKADIG	
Vegvlieg- tuie	Bomwer- pers	Vegvlieg- tuie	Bomwer- pers	Vegvlieg- tuie	Bomwer- pers
2	12	1	33	3	23

SUID-AFRIKAANSE VERLIESE

IN DIE LUG		OP DIE GROND		ERNSTIG BESKADIG	
Vegvlieg- tuie	Bomwer- pers	Vegvlieg- tuie	Bomwer- pers	Vegvlieg- tuie	Bomwer- pers
4	16	-	2	1	9

Italiaanse verliese kon selfs hoër gewees het as wat in bogenoemde uiteensetting aangegee is, aangesien van die beskadigde Italiaanse vliegtuie moontlik nie herstel kon word nie. In een van die militêre bronne wat ter hand geneem is, word die Italiaanse verliese vir die tydperk 10 Junie 1940 tot 9 Februarie 1941, op 53 vliegtuie vernietig en 63 beskadig gestel.¹²⁰ Dié statistiek, alhoewel nie

120. S.A.W. - Argief: Houer 320, Union War Histories, The Campaign Against Italian East Africa, Chapter "H", "The Fighting on the Kenya Border," Part III, p. 126.

onmoontlik nie, skyn hoog geskat te wees. Waar die oorlogsdag= boeke van die verskillende eskaders van die Suid-Afrikaanse Lugmag onder oë geneem is, word daar ook somtyds ná die afhandeling van krygsvlugte, hoë vliegtuigverliese aan die Italiaanse Lugmag toegedig. Hierdie hoë eise aan die Suid-Afrikaanse kant was nie daarop gemik om iemand om die bos te lei nie, maar dit is bekend dat die Italianers soms van fopvliegtuie gebruik gemaak het op hulle landingsvelde.¹²¹ Van hierdie "vliegtuie" kon maklik as vernietig of beskadig aangegee word, wat dan die getal beskadigde vliegtuie hoër sou stel as wat werklik die geval was. Syfers hierbo genoem was slegs die bevestigde verliese en geen syfers is verstrek van verliese wat deur ongelukke gely is nie.

Dat die Italiaanse Lugmag egter in die eerste maande van die oorlog geweldige verliese gely het, is nie te betwyfel nie. Die Italiaanse Lugmagbevelhebber, generaal Pietro Pinna, het na die eerste week van vyandelikhede voorspel dat die "Regia Aeronautica" nie langer as vier maande sonder enige versterkings sou kon funksioneer nie, aangesien hul verliese baie hoog was.¹²² Die Italiaanse historikus, Guiseppa Santoro, meen dat die Italiaanse verliese in die tydperk 10 Junie 1940 tot 10 September 1940, 84 vliegtuie was.¹²³ Hierdie getal sluit in alle vliegtuie deur die Geallieerde Lugmagte vernietig en nie slegs verliese as gevolg van die optrede van die Suid-Afrikaanse Lugmag nie.

121. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 76.

122. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 42.

123. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 63.

Die stelselmatige vernietiging van die Italiaanse Lugmag word duidelik in die daaglikse verslae van die hertog van Aosta aan die Italiaanse opperbevel in Rome weerspieël. Op 31 Januarie 1941, het die hertog gerapporteer dat hy slegs 82 vliegtuie tot sy beskikking gehad het om die oorlog in Italiaans-Oos-Afrika mee voort te sit. Van hierdie getal was daar 50 bomwerpers, 29 vegvliegtuie, twee verkenningsvliegtuie en een vragvliegtuig.¹²⁴ Vier dae later moes Aosta rapporteer dat hy slegs 71 vliegtuie oorgehad het,¹²⁵ en op 16 Februarie 1941 het hierdie getal tot 56 gekrimp,¹²⁶ waarvan slegs nege vegvliegtuie was.¹²⁷

-
124. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 211, East African Campaign, Despatches from Viceroy, December 1940 - May 1941 (United States' Serial No. 284/A 1179, Translation from Italian), p. 76.
125. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 211, East African Campaign, Despatches from Viceroy, December 1940 - May 1941 (United States' Serial No. 284/A 1179, Translation from Italian), p. 81.
126. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 211, East African Campaign, Despatches from Viceroy, December 1940 - May 1941 (United States' Serial no. 284/A 1179, Translation from Italian), p. 101.
127. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 211, East African Campaign, Despatches from Viceroy, December 1940 - May 1941 (United States' Serial No. 284/A 1179, Translation from Italian), p. 103.

Op 17 Februarie 1941 het die hertog in sy verslae verklaar dat die vernietiging van die Italiaanse Lugmag in Oos-Afrika 'n demoraliserende uitwerking op die inwoners asook sy troepe het, en dat dit van die uiterste belang is dat hy so gou as moontlik versterkings in die vorm van veral vegvliegtuie kry, aangesien die opponerende lugmagte in so 'n mate beheer oor die lugruim uitoefen dat Italiaanse troepe willekeurig en sonder enige vrees van teenstand vanuit die lug, aangeval word.¹²⁸

Dat die Suid-Afrikaanse Lugmag 'n bydrae tot hierdie uitwissing van die Italiaanse Lugmag in Oos-Afrika gelewer het, is nie te betwyfel nie. Volgens Italiaanse verslae wat by die lugmagbasis te Yavello gehou is, het die Suid-Afrikaanse Lugmag van 16 Junie 1940 tot 23 Februarie 1941 nie minder nie as 38 van hulle vliegtuie op die grond deur middel van bomaanvalle verwoes.¹²⁹ Dan moet daar in gedagte gehou word dat hierdie nie die enigste Italiaanse lugmagbasis was wat onder die Suid-Afrikaanse aanvalle deurgeloop het nie. Bomaanvalle is ook op Neghelli, El Wak, Lugh Ferrandi, Mogadisjoe, Dire Dawa, Addis Abeba en op ander minder belangrike

128. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 211, East African Campaign, Despatches from Viceroy, December 1940 - May 1941 (United States' Serial No. 284/A 1179, Translation from Italian), p. 103.

129. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 66.

lugmagbasiswae gedoen.¹³⁰

'n Belangrike rede vir die vernietiging van die Italiaanse Lugmag kan veral toegeskryf word aan die defensiewe rol wat hierdie lugmag in Italiaans-Oos-Afrika vertolk het. Dit het aan die Geallieerde lugmagte dan ook die geleentheid gebied om die grootste deel van die Italiaanse Lugmag op die grond te vernietig, soos duidelik in die voorafgaande tabelle aangedui is.

Die verkryging van lugsuperioriteit deur die Suid-Afrikaanse Lugmag in die suide van Italiaans-Oos-Afrika, sou veral op drie gebiede vir die Geallieerde landmagte van onskatbare waarde wees.

In die eerste plek het dit beteken dat die Geallieerde landmagte hulle offensief teen die magte van Aosta, sonder vrees vir enige noemenswaardige Italiaanse teenaanvalle uit die lug kon voortsit.

Hierdie feit word duidelik geillustreer as die Geallieerde leërrapporte aangaande hulle opmars teen die Italiaanse magte onder oë geneem word.

130. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, East Africa original draft narratives (Air), East Africa, Air operations June - October 1940, p. 9.

Gedurende die Suid-Afrikaanse 11e Divisie se opmars vanaf Bura in die ooste van Kenya na Afmadu in Italiaans-Somaliland in Februarie 1940, het die bevelvoerder, generaal-majoor H.E. de Wetherall hom as volg aangaande vyandelike lugaanvalle uitgelaat: "During the whole of the advance from Bura to Afmadu, hostile aircraft were seldom heard of and no attack was made upon our column. Prior to the advance of 11(A) Division, the South African Air Force had shot down in the air or destroyed on the ground about 17 of the enemy's aircraft at Afmadu and at Gobwen. It is doubtless to these attacks that we owed our immunity from what had been expected to be the greatest danger to our mechanised column. Some idea of the size of this column will be gathered when it is stated that, even at this stage, when the Division consisted of one Brigade Group and divisional troops only, the column with tactical intervals between units and vehicles took 14 to 16 hours to pass a point."¹³¹

Waar sulke vyandelike lugaanvalle wel gematerialiseer het, was dit egter van korte duur en is die Geallieerde grondmagte weinig

131. S.A.W. - Argief, S.A.A.F., Houer 194, Lêer CA/1, Extracts from Army Despatches on Abyssinian Campaigns, Extracts from the report on the operations of 11th (African) Division between February 14th and April 6th 1941: During which the division advanced from the river Tana areas to Addis Abeba, No. 12.

verliese toegedien, soos uit onderstaande verslag van die bevelvoerder van die S.A. 12e Divisie, generaal-majoor A.R. Godwin-Austen¹³² aangaande hierdie divisie se opmars na Mogadisjoe blyk. Hy skryf onder meer as volg: "Ever since the commencement of these forward operations enemy aircraft had been most active. Convoys had been attacked on the road and troops bombed and machinegunned in bivouacs at Dif, Gherille and Liboi. Casualties to personnel and material were light, and these attacks were looked upon as a nuisance rather than a peril. The 1st Bn. (Battalion) Transvaal Scottish were, however, unlucky when one bomb exploded in a slit trench killing four and wounding five. But on 3rd February, the tables were turned. Captain Frost of the South African Air Force, in a Hurricane fighter, shot down three Caproni bombers and one Fiat fighter over Dif*. On the same day an attack on Gobwen aerodrome destroyed three bombers and two fighters. From that day until after the occupation of Mogadiscio, no attack by enemy planes was experienced by any part of our troops in daylight".¹³³

132. Neil Orpen: East Africa and Abyssinian Campaigns, p. 378.

* Volgens die skrywer van A Gathering of Eagles p. 126, is 'n uitgebrande CR 42 wat by Brava gevind is, ook deur enkele militêre dokumente aan Frost se luggeveg toegeskrif.

133. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 194, Lêer CA/1, Extracts from Army Despatches on Abyssinian Campaigns, Extracts from 12th (African) Division: Report on the operations in Italian Somaliland: February - March, 1941, No. 7.

In hierdie stadium is dit ook gerade om kortliks te let op die rol van No. 1 Eskader in die noorde van Italiaans-Oos-Afrika te verwys. Hier= die eskader het onder bevel van No. 203 Groep van die Britse Lugmag gestaan.¹³⁴ Gedurende die tydperk 8 Augustus 1940¹³⁵ tot 27 Maart 1941¹³⁶ het hierdie eskader, afgesien van hulle normale pligte soos die begeleiding van bomwerpers en die uitvoering van defensiewe en offensiewe krygsvlugte, heelwat Italiaanse vliegtuie in luggevegte en op die grond vernietig,¹³⁷ terwyl ses Suid-Afrikaanse vlieëniers gedood is.¹³⁸

-
134. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 197, Lêer CA/10, History of Eritrean Campaign as carried out by No. 1 Squadron, S.A.A.F., p. 1.
135. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 197, Lêer CA/10, History of Eritrean Campaign as carried out by No. 1 Squadron, S.A.A.F., p. 1.
136. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 212.
137. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 197, Lêer CA/10, History of Eritrean Campaign as carried out by No. 1 Squadron, S.A.A.F., p. 1.
138. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 212.

Die sielkundige waarde wat hierdie vernietiging van die Italiaanse Lugmag vir die Geallieerde magte ingehou het, kan ook nie oorbe-klemtoon word nie. Nie alleen het dit daartoe aanleiding gegee dat 'n groot hoeveelheid swart Italiaanse troepe gedros het nie,¹³⁹ maar dit het vir die moreel van die Geallieerde troepe ook baie beteken om te weet dat 'n effektiewe lugmag besig was om hulle opmars te ondersteun.¹⁴⁰

Samewerking met landmagte

Die neutralisering van die Italiaanse Lugmag sou daartoe bydra dat die Hawker Hartbees-vliegtuie, alhoewel stadig en verouderd, ook hulle deel tot die suksesvolle afhandeling van die veldtog in Italiaans-Oos-Afrika sou bydra. Die vliegtuie wat oorspronklik deur No. 40 Eskader en later No. 41 Eskader oorgeneem is, het waardevolle werk as kommunikasievliegtuie, leërwerk-vliegtuie, bomwerpers en vegvliegtuie verrig.

As vegters kon hierdie uitgediende Hawker Hartbees-vliegtuie nie veel verrig nie. Nogtans het majoor J.T. Durrant, kaptein C.M.S. Gardner en luitenant J.D.W. Human van No. 40 Eskader

-
139. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 211, East African Campaign, Despatches from Viceroy, December 1940 - May 1941 (United States' Serial No. 284/A 1179, Translation from Italian), p. 103.
140. S.A.W. - Argief, S.A.A.F., Houer 194, Lêer CA/1, Extracts from Army Despatches on Abyssinian Campaigns, Extracts from East Africa Force: Report on operations: From November 1, 1940 - April 5, 1941, No. 139.

daarin geslaag om op 17 Desember 1940 tydens die Suid-Afrikaanse aanval op El Wak, 'n Italiaanse bomwerper neer te skiet wat op die punt gestaan het om die Suid-Afrikaanse troepe te bombardeer.¹⁴¹ Die Suid-Afrikaanse vlieëniers het inderdaad nie 'n geleentheid laat verbygaan om vyandelike stellings of vliegtuie aan te val nie. Selfs die Hawker Hartbees-vliegtuie het ligte bomme gedra wat hulle op klein Italiaanse forte gebruik het, asook op opslagplekke soos byvoorbeeld by Birikau die geval was.¹⁴² Intussen is teikens soos vyandelike motorvoertuie, brûe en personeel nie deur die Suid-Afrikaanse vlieëniers oor die hoof gesien nie.

Samewerking met die grondmagte het egter nie slegs uit aanvalle op vyandelike teikens bestaan nie. Dit het 'n wye spektrum van funksies omvat waarvan die belangrikste die volgende was.

Kommunikasievlugte

'n Lugmag moet daartoe in staat wees om, indien dit van hom verlang word, nie alleen as boodskapper op te tree nie, maar ook as instrument te dien om persone so vinnig moontlik te vervoer.

141. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 202, Lêer AE/5, Army Co-Operation, Methods of Army Co-operation in Bush Warfare, as practised in the Somaliland and Abyssinian Campaigns, p. 1.

142. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 202, Lêer AE/5, Army Co-Operation, Methods of Army Co-operation in Bush Warfare, as practised in the Somaliland and Abyssinian Campaigns, p. 1.

In hierdie rol het die Suid-Afrikaanse Lugmag hom dan ook uitmuntend van sy taak gekwyt en enkele voorbeelde hiervan word voorgehou.

Tydens die Geallieerde aanval op El Wak aan die einde van 1940, is daar onder andere van die Hawker Hartbees-vliegtuie verwag om situasierapporte uurliks by die hoofkwartier van 12 Divisie en halfuurliks by die hoofkwartiere van die twee aanvalsmagte te wete "Dickforce" en "Pinforce" af te lewer.¹⁴³ Brigadier C.E.M. Richards was in bevel van "Dickforce", terwyl brigadier D.H. Pienaar bevel oor "Pinforce" gevoer het.¹⁴⁴

Bogenoemde opdragte was addisionele funksies wat bo en behalwe die normale funksies van verkenningsvlugte oor alle toegangsroetes na El Wak, asook die verskaffing van vuurleiding aan die artillerie, uitgevoer moes word.¹⁴⁵ Hierdie take is deur nege Hawker Hartbeesvliegtuie "...with a cool efficiency ..." ¹⁴⁶ verrig wat net die hoogste lof

143. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 373, The East African Campaign, S.A. Forces July 1940 to July 1941, p. 21.

144. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 373, The East African Campaign, S.A. Forces July 1940 to July 1941, p. 21.

145. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 373, The East African Campaign, S.A. Forces July 1940 to July 1941, p. 21.

146. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 373, The East African Campaign, S.A. Forces July 1940 to July 1941, p. 21.

van generaal Godwin Austen uitgelok het.¹⁴⁷ Bo en behalwe die Hawker Hartbees-vliegtuie, het vier Hurricane-veg-vliegtuie van No. 2 Eskader die gebied op 15 en 16 Desember aanhoudend gepatrolleer terwyl drie Ju 86-bomwerpers gereed gestaan het om hulp, indien die grondmagte dit verlang het, te gee.¹⁴⁸

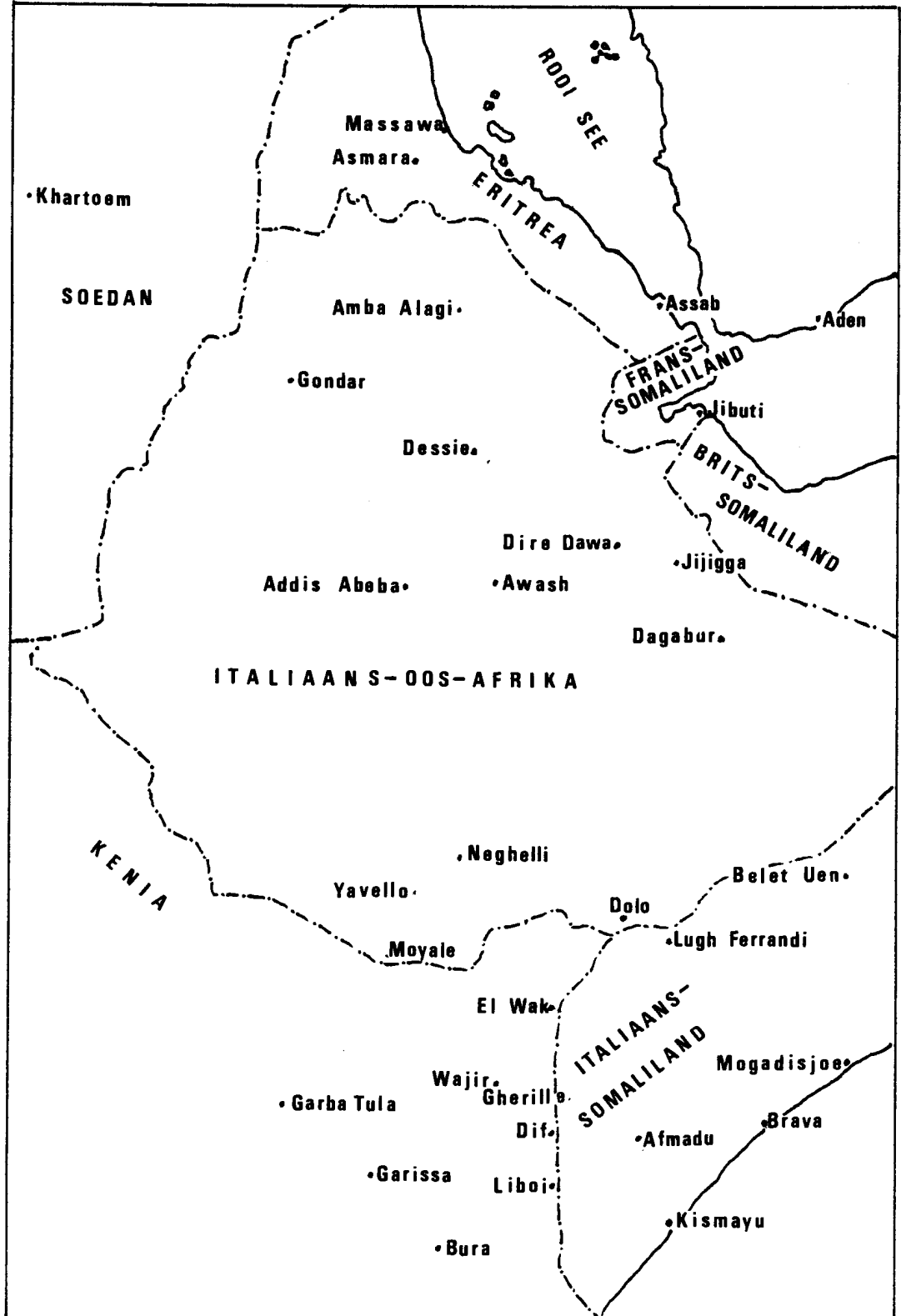
'n Tweede voorbeeld wat voorgehou kan word, was tydens die Geallieerde opmars van Mogadisjoe na Addis Abeba in Maart 1941. Hierdie opmars het so snel verloop, dat die voorste eenhede van 11 (Afrika) Divisie en sy hoofkwartier, etlike honderde kilometer van mekaar verwyder was.¹⁴⁹ Weer eens is Hawker Hartbees-vliegtuie gebruik om personeel verbonde aan die verskillende hoofkwartiere, na en van die front vir samesprekings te vervoer.¹⁵⁰

Selfs op 'n wyer front het die Hawker Hartbees-vliegtuie hulle rol as kommunikasiemiddel vertolk, toe offisiere van 5 Indiese

-
147. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 373, The East African Campaign, S.A. Forces July 1940 to July 1941, p. 21.
148. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 373, The East African Campaign, S.A. Forces July 1940 to July 1941, p. 21.
149. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 202, Lêer AE/5, Army Co-Operation, Methods of Army Co-operation in Bush Warfare, as practised in the Somaliland and Abyssinian Campaigns, p. 2.
150. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 202, Lêer AE/5, Army Co-Operation, Methods of Army Co-operation in Bush Warfare, as practised in the Somaliland and Abyssinian Campaigns, p. 2.

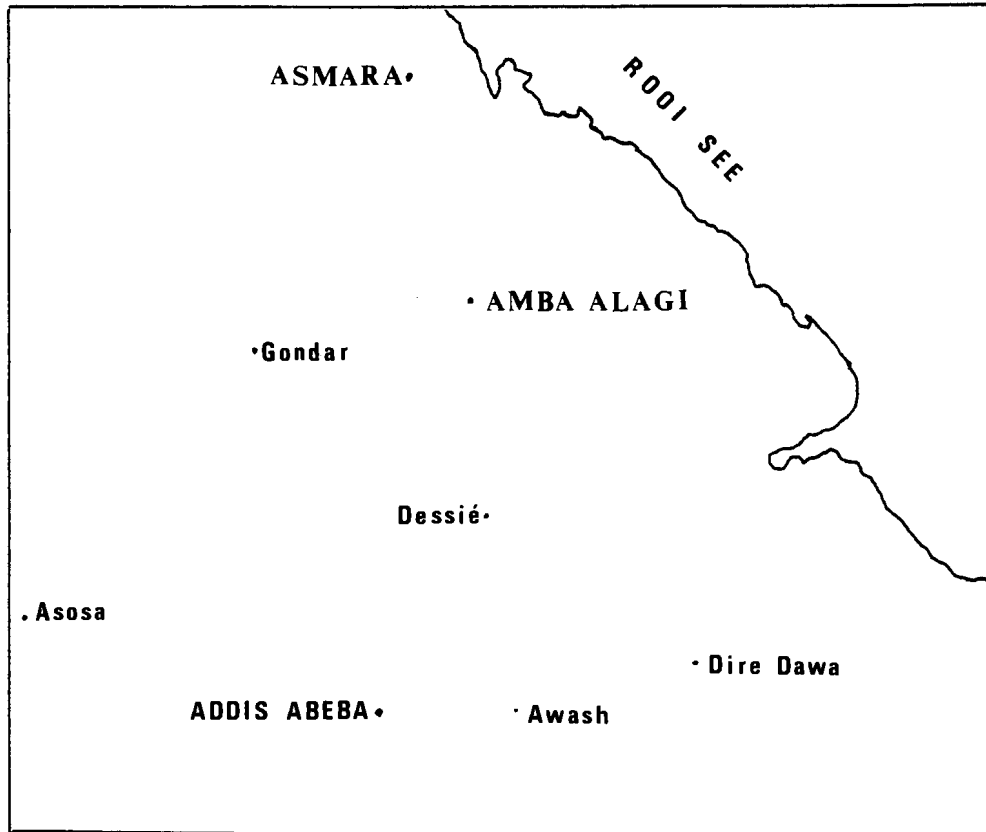


OOS-AFRIKA



Divisie, wat hulle by Asmara bevind het, en offisiere van 11 (Afrika)
Divisie wat by Addis Abeba was, bymekaar gebring is om oor die
gesamentlike aanval van die twee Geallieerde magte op Amba
Alagi te konfereer. ¹⁵¹

ASMARA - AMBA ALAGI - ADDIS ABEBA



151. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 202, Lêer AE/5, Army Co-Operation,
Methods of Army Co-operation in Bush Warfare, as practised in the
Somaliland and Abyssinian Campaigns, p. 2.

Verkenning van roetes en vyandige verdedigingstelsels, verspreiding van propagandapamflette en die afgooi van voorrade.

Tydens die opmars en agtervolging van die hertog van Aosta se magte, het die reeds genoemde foutiewe kaarte van die gebied, lugverkenning weer van kardinale belang gemaak. In een geval het die beskikbare kaarte aangetoon dat daar twee paaie is wat vanaf Belet Uen na Addis Abeba lei. Lugverkenning van die meer direkte, en dus ook kortste roete, het egter aangetoon dat hierdie pad, "...although it started well, soon faded out and for most of its length was either under construction or untouched."¹⁵²

Vliegtuie moes ook verder ondersoek instel of die gebaaide weë wat wel bestaan het, nie deur die terugvallende Italiaanse troepe beskadig is nie.¹⁵³ Militêre bevelvoerders is dan ook gereeld van sulke gebeurlikhede in kennis gestel sodat hulle bewus was

152. S.A.W.- Argief: S.A.A.F., Houer 202, Lêer AE/5, Army Co-Operation, Methods of Army Co-operation in Bush Warfare, as practised in the Somaliland and Abyssinian Campaigns, p. 4.

153. S.A.W.- Argief: S.A.A.F., Houer 202, Lêer AE/5, Army Co-Operation, Methods of Army Co-operation in Bush Warfare, as practised in the Somaliland and Abyssinian Campaigns, p. 4.

waar oponthoude verwag kon word.¹⁵⁴ Selfs mynvelde is deur die vliegtuie uit die lug opgespoor, deurdat hulle waargeneem het waar Italiaanse voertuie van ompaaie deur die bosse gebruik gemaak het.¹⁵⁵

Verkenningsvlugte om Italiaanse verdedigingstelsels uit te stip, is telkemale voor aanvalle deur Maryland-vliegtuie uitgevoer. Net voordat die grondmagte egter tot die aanval sou oorgaan, het Hawker Hartbees-vliegtuie weer oor die gebied gevlieg om te probeer vasstel of daar enige bykomende masjiengeweerne, loopgrawe, tenkvalle ensovoorts, deur die vyand aangebring is. Hierdie nuwe inligting is dan op bestaande lugfoto's van die gebied aangestip.¹⁵⁶

Anti-Italiaanse propagandapamflette wat in Italiaans, Arabies, Amharies en Somali geskryf is, is oor Italiaans-besette gebiede

-
154. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 202, Lêer AE/5, Army Co-Operation, Methods of Army Co-operation in Bush Warfare, as practised in the Somaliland and Abyssinian Campaigns, p. 4.
155. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 202, Lêer AE/5, Army Co-Operation, Methods of Army Co-operation in Bush Warfare, as practised in the Somaliland and Abyssinian Campaigns, p. 4.
156. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 202, Lêer AE/5, Army Co-Operation, Methods of Army Co-operation in Bush Warfare, as practised in the Somaliland and Abyssinian Campaigns, p. 5.

deur vliegtuie van die Suid-Afrikaanse en Britse Lugmagte gestrooi.¹⁵⁷ In Ethiopië alleen, is meer as 7 000 000 van hierdie pamflette deur die Suid-Afrikaanse Lugmag versprei.¹⁵⁸ Italiaanse krygsgevangenes het egter verklaar dat hierdie pamflette met min-agting deur die Italiaanse magte bejeën is.¹⁵⁹ Of dit wel die geval was en of hierdie pamflette bygedra het dat groot getalle swart troepe sou dros, is nie hier ter sprake nie. Wat wel van belang is, is die feit dat daar van die Suid-Afrikaanse Lugmag verwag is om hierdie pamflette te versprei, wat hulle dan ook suksesvol gedoen het.

Alhoewel vliegtuie van die Suid-Afrikaanse Lugmag toegerus was met voorraadafgooiers, het dit selde gebeur dat geleenthede hul voorgedoen het waar voorrade aan vasgekeerde troepe vanuit die lug afgegooi moes word. Waar daar wel van die lugmag verwag is om hierdie funksie te verrig, het hulle dan ook daarop gereageer. In een so 'n geval waar 'n patrollie wat as gevolg van reën afgesny was, om hulp gevra het, is voorrade water aan hulle deur die lugmag voorsien.¹⁶⁰

157. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 79.

158. James A. Brown: A Gathering of Eagles, p. 79.

159. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 202, Lêer AE/5, Army Co-Operation, Methods of Army Co-operation in Bush Warfare, as practised in the Somaliland and Abyssinian Campaigns, p. 5.

160. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 202, Lêer AE/5, Army Co-Operation, Methods of Army Co-operation in Bush Warfare, as practised in the Somaliland and Abyssinian Campaigns, p. 6.

4. SAMEVATTEND

Namate die "Regia Aeronautica" as gevegsmag opgehou bestaan het, is eenhede van die Suid-Afrikaanse Lugmag na die Midde-Ooste oorgeplaas om die Geallieerde Lugmagte aldaar in hulle stryd teen die Duitse en Italiaanse magte by te staan. So het No. 1 Eskader op 8 April 1941 na Egipte vertrek, en is hulle deur No. 2 Eskader op 17 April en No. 12 Eskader op 26 Mei gevolg.¹⁶¹ No. 11 Eskader is op 31 Mei 1941 ontbind en sy personeel verdeel onder No. 15 Eskader wat in Oos-Afrika sou aanbly, terwyl die res van die eskader die kern van die nuutgestigte No. 21 Eskader sou uitmaak wat na die Midde-Ooste vertrek het.¹⁶²

Die eskaders wat in Oos-Afrika agtergebly het, te wete Nos. 3, 15, 16 en 41 Eskaders,¹⁶³ sou die landmagte in hulle stryd om die laaste Italiaanse weerstand te vernietig, behulpsaam wees. Van 'n lugoorlog in hierdie stadium, was daar egter nie sprake nie, aangesien die Italiaanse Lugmag, met die uitsondering van enkele vliegtuie, nie meer bestaan het nie.

-
161. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, The S.A.A.F. in East Africa and the Middle East: A chronological survey, Period May '40 to May '43, Bylae: The S.A.A.F. In East Africa, Chronology 1941, p. 3.
162. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, The S.A.A.F. in East Africa and the Middle East: A chronological survey, Period May '40 to May '43, Bylae: The S.A.A.F. In East Africa, Chronology 1941, p. 4.
163. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, The S.A.A.F. in East Africa and the Middle East: A chronological survey, Period May '40 to May '43, Bylae: The S.A.A.F. In East Africa, Chronology 1941 - 1943, pp. 3 - 5.

In hierdie veldtog wat in November 1941 ten einde geloop het, toe die oorblywende Italiaanse magte by Gondar en Asosa oorgegee het,¹⁶⁴ het die Suid-Afrikaanse Lugmag meer as 6 500 krygsvlugte onderneem en meer as 150 Italiaanse vliegtuie vernietig.¹⁶⁵ Die vraag kan egter gevra word of die lugmag voldoen het aan die vereistes van lugkrag aan hom gestel.

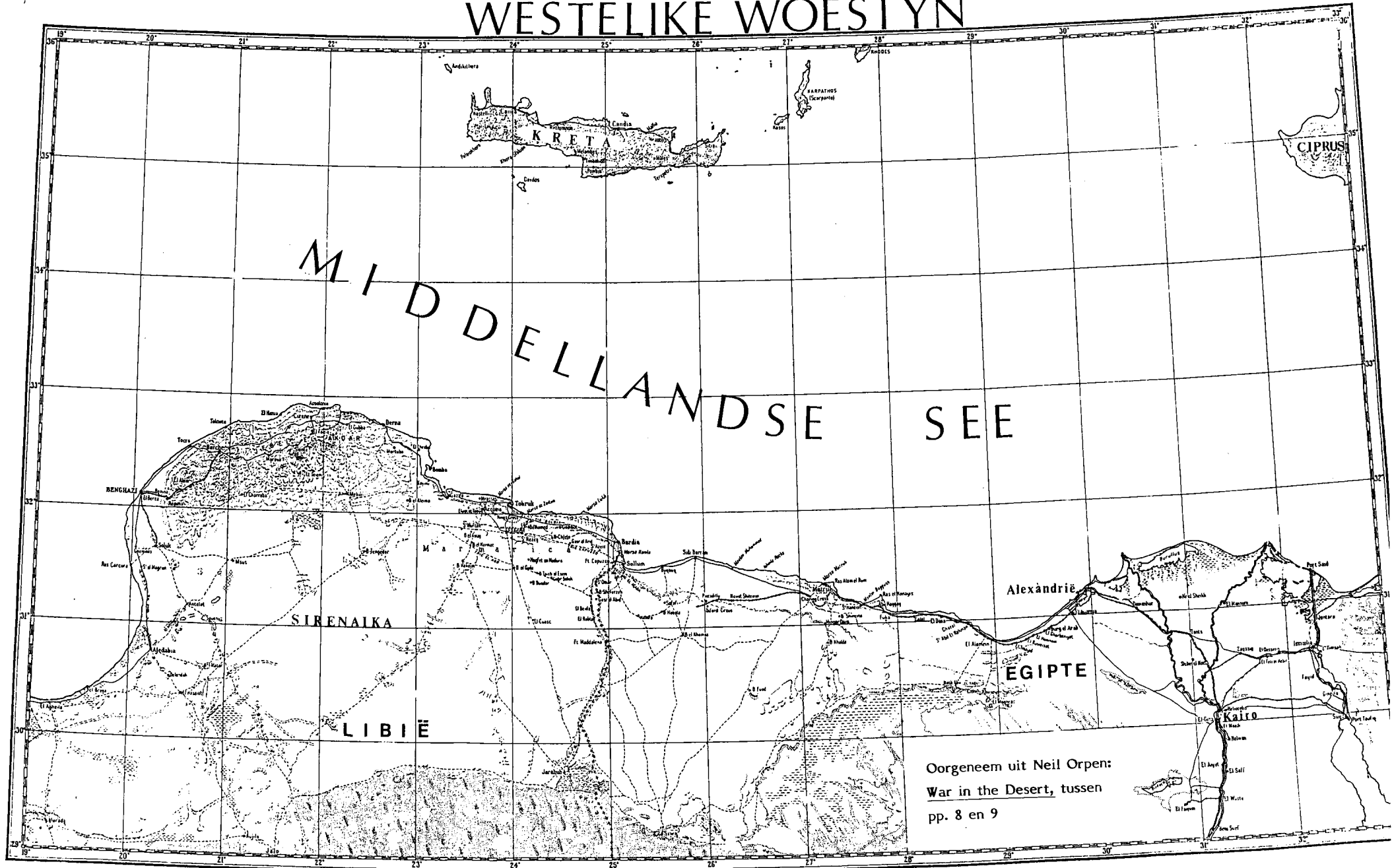
Kyk ons na die vereistes wat eerste lugmaarskalk Longmore aan die begin van die oorlog ten opsigte van Italiaans-Oos-Afrika aan die lugmag gestel het, is die antwoord ontenseglik "JA". In die eerste plek het die Suid-Afrikaanse Lugmag, met die klein hoeveelheid verouderde vliegtuie tot sy beskikking, gesorg dat lugsuperioriteit verkry is en dat dit behoue gebly het. In die tweede plek is die land- en seemagte soos reeds aangedui, op verskeie terreine bygestaan. Die Suid-Afrikaanse Lugmag het vanaf hulle eerste aanval op Moyale op 11 Junie 1940,¹⁶⁶ tot aan die einde van die veldtog, nooit die inisiatief uit hulle hande laat glip nie. Dit het moed en deurstellingsvermoë van sowel die bemanningslede van die vliegtuie as die

-
164. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, The S.A.A.F. in East Africa and the Middle East: A chronological survey, Period May '40 to May '43, Bylae: The S.A.A.F. in East Africa 1942, p. 5.
165. H. Potgieter, W. Steenkamp, D. Becker, L. Vosloo: Aircraft of the South African Air Force, p. 25.
166. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, The S.A.A.F. in East Africa and the Middle East: A chronological survey, Period May '40 to May '43, Bylae: The S.A.A.F. in East Africa 1940, p. 1.

grond- en administrasiepersoneel en die persone verantwoordelik vir die instandhouding van die bestaande en nuwe landingsvelde geverg.

Die Oos-Afrikaanse veldtog was egter ook die smeltkroes van die Suid-Afrikaanse Lugmag, wat hier tot 'n waardige mag gevorm is. Hier is die grondslag vir toekomstige organisasie, beheer en bevel gelê. Die manne se moreel is staalhard gesmee en 'n mens sidder om te dink wat in die stryd teen die Duitsers sou gebeur het, indien die ondervinding nie in Oos-Afrika opgedoen is nie.

WESTELIKE WOESTYIN



M I D D E L L A N D S C H E Z E E

SIRENAIKA

LIBIË

Alexandrië

EGIPTE

Kaïro

Oorgeneem uit Neil Orpen:
War in the Desert, tussen
pp. 8 en 9



HOOFSTUK 3

DIE AANDEEL VAN DIE SUID-AFRIKAANSE LUGMAG IN DIE OORLOG IN NOORD-AFRIKA

1. INLEIDING

In hierdie hoofstuk word die aandag hoofsaaklik aan die deelname van die Suid-Afrikaanse Lugmag in die oorlog in Egipte, Libië en Tunisië tot met die vernietiging van die Duitse magte in 1943 gewy. Wanneer 'n studie van die lugoerlog in hierdie teater gemaak word, is daar veral twee aspekte wat baie duidelik na vore kom. Die eerste is die klein lugmag-betrokkenheid van die belangrikste oorlogvoerende lande in hierdie teater van die Tweede Wêreldoorlog en die tweede is die planmatigheid waarmee die Geallieerde Lugmag gepoog het om gelykwaardigheid in die lug te bekom, om sodoende die nodige hulp aan hulle landmagte te verskaf.

Lugmag-betrokkenheid van die belangrikste oorlogvoerende lande in Egipte

Met inagneming van die strategiese waarde wat Egipte vir die onderskeie oorlogvoerende lande ingehou het, kan die vraag tereg gestel word: waarom is die lugoerlog aldaar skynbaar as van sekondêre belang deur Brittanje, Italië en Duitsland beskou? Die antwoord op hierdie vraag is tweërlei van aard. In die eerste plek wou

die genoemde lande, met die oog op die verdediging van hulle eie landsgrense teen vyandelike lugaanvalle, nie hulle lugmagte tuis verswak nie. In die tweede plek is ander teaters van die oorlog, soos weldra gesien sal word, soms as van groter belang as Egipte beskou.

Britse Lugmag

Wat die Britse Lugmag betref, moet daar in gedagte gehou word dat Brittanje in 'n stryd teen Duitsland om oorlewing gewikkel was, en alle moontlike vliegtuie sou deur Brittanje vir hierdie stryd in hulle eie land benodig word, veral namate die lugoerlog oor die Engelse Kanaal in intensiteit begin toeneem het. "The priority for home defence also meant that very few aircraft were provided for the Middle East ... the Middle East was not being neglected because of lack of concern to protect Britain's interests there, but because more could not be spared from home ..."¹ Gevolglik het Brittanje met die uitbreek van vyandelikhede met Italië in 1940 die volgende vliegtuie tot sy beskikking gehad: 75 verouderde Gladiator Mk I-vegvliegtuie; 96 bomwerpers en bomwerper-vragvliegtuie (Blenheim Mk I en Bombay); 24 Lysander Mk. III-vliegtuie wat as leerwerkvliegtuie gebruik is en 10 Sunderland vliegbote.²

-
1. G.C. Peden: "The burden of Imperial Defence and the Continental Commitment reconsidered!" In Historical Journal, pp. 408 - 409.
 2. I.S.O. Playfair, G.M.S. Stitt, C.J.C. Molony, S.E. Toomer: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. 1, p. 95.

Italiaanse Lugmag

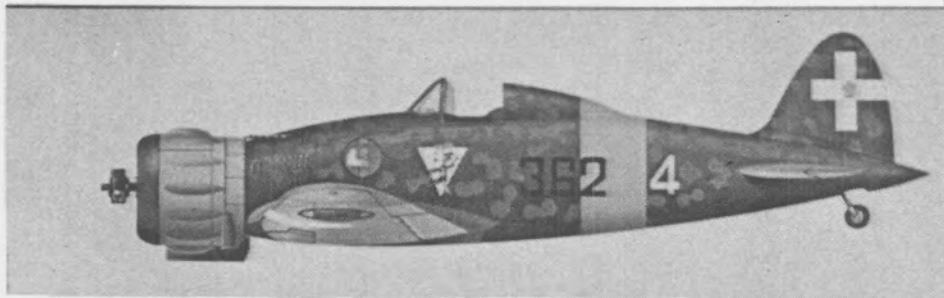
Die Italiaanse Lugmag het ook 'n relatiewe klein lugmag-komponent in Noord-Afrika gehad. Van die meer as 1 500 vliegtuie wat hy gehad het, is slegs ongeveer 300 vliegtuie tot die beskikking van die magte in Noord-Afrika gestel.³

Een van die belangrikste redes vir hierdie klein aantal Italiaanse vliegtuie in Noord-Afrika was soos reeds in die vorige hoofstuk gemeld, die feit dat Italië in 1940 nie vir 'n oorlog gereed was nie. Wat die gereedheid van die Italiaanse Lugmag betref, skryf James Ambrose Brown, "... both Italians and British knew that its first impetus was likely to be quickly spent ..."⁴

Afgesien hiervan, het Mussolini verdere druk op sy magte geplaas toe hy Griekeland op 28 Oktober 1940 binnegeval het.⁵ Italiaanse vliegtuie wat derhalwe in Noord-Afrika gebruik kon word, is na hierdie nuwe teater van die oorlog gestuur waar hulle dienste nodig is. Laastens is die grootste gedeelte van die Italiaanse Lugmag in Italië gehou vir beskerming teen moontlike Geallieerde lugaanvalle.⁶

-
3. Asher Lee: "Desert Air War." In Purnell's History of the Second World War, p. 556.
 4. James A. Brown: Eagles Strike, p. 2.
 5. Edwin Packer: "Balkan Blitzkrieg." In Purnell's History of the Second World War, p. 395.
 6. Asher Lee: "Desert Air War." In Purnell's History of the Second World War, p. 556.

Die "Regia Aeronautica" het egter baie goeie vliegtuie tot hulle beskikking in Libië gehad, waarvan die belangrikste die Macchi (MC 200) was. Hierdie vliegtuig met 'n maksimum spoed van 502 kilometer per uur en 'n hoogtegrens van 8 900 meter⁷ is teen die einde van 1941 met die Macchi (MC 202) aangevul wat 'n maksimum spoed van 595 kilometer per uur en 'n hoogtegrens van 11 500 meter gehad het.⁸



MACCHI (MC 200)

(Vergelyk Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:

Combat Aircraft of World War Two, p. 49.)

-
7. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 157.
8. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 157.

Italië het egter die voordeel gehad dat vliegtuie, anders as wat die geval met die Britse Lugmag was, maklik na Libië versend kon word. Die Britse Lugmag, wat in Egipte geen vliegtuigindustrie gehad het waar vliegtuie gebou of waar beskadigde vliegtuie herstel kon word nie, was afhanklik van onderdele wat per skip of oor land na Egipte gestuur is. Na die val van Frankryk kon onderdele en vliegtuie ook nie meer oor Europa na Egipte gestuur word nie. Die kort maar gevaarlike seeroete oor Malta kon nog gebruik word, maar het as gevolg van lugaanvalle deur Italiaanse vliegtuie, en later ook Duitse vliegtuie, onprakties geblyk te wees. Buitendien het Duitse duikbote sedert September 1941, aktief in die Middellandse See teen Geallieerde konvooe opgetree.⁹ Die langer, maar veiliger seeroete om die Kaap, sou die vliegtuie weer 'n verdere tien tot twaalf weke langer in kratte hou.¹⁰

Gevolglik is Amerikaanse sowel as Britse vliegtuie ook na Takoradi aan die Goudkus (die huidige Ghana) in Wes-Afrika verskeep, vanwaar dit oor land na Egipte gevlieg is. 'n Groot deel van hierdie roete van bykans 6 000 kilometer, het oor 'n gebied gestrek wat gewissel het van 'n tropiese tot woestynklimaat,¹¹ met die gevolg=

-
9. David Woodward: 'The Royal Navy's Time of Trial!' In Purnell's History of the Second World War, p. 648.
 10. I.S.O. Playfair, G.M.S. Stitt, C.J.C. Molony, S.E. Toomer: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. 1, p. 194.
 11. A.W. Tedder: With Prejudice, pp. 29 en 35.

like probleme om die vliegtuie in hierdie wisselende klimaatsomstandig=
hede te vlieg.¹²

Duitse Lugmag

Net soos in die geval met Brittanje en Italië, het ook Duitsland 'n beperkte lugmag-teenwoordigheid in Noord-Afrika gehad. Die rede hiervoor was insgelyks dat daar ander teaters in die oorlog was, wat in belangrikheid vir Duitsland swaarder gewees het as Noord-Afrika. In hierdie geval was die Duitse Lugmag benodig vir operasie "Barbarossa" - die Duitse inval in Rusland. Hierdie inval, wat op 22 Junie 1941 'n aanvang geneem het,¹³ het die hoogste prioriteit geniet.¹⁴ Duitse deelname aan die oorlog in die Middellandse Seegebied sou dus beperk wees. Gevolglik is die hele Duitse Luftlotte IV, en Fliegerkorpse

-
12. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F., Narrative of Operations in the Middle East March to July 1941, p. 20.
 13. André Fontaine: History of the Cold War (Translated from the French by D.D. Paige), p. 406.
 14. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, S.E. Toomer: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. I, p. 349.

VIII en XI,¹⁵ wat uit ongeveer 1 200 vliegtuie bestaan het,¹⁶
in Junie 1941, vanaf hulle basisse in die Balkan verskuif.¹⁷

In elk geval was Hitler nie baie geneë om in die oorlog in Noord-Afrika betrokke te raak nie en het hy reeds op 1 November 1940 verklaar dat hy geen hulp aan Mussolini in Libië sou verskaf nie.¹⁸ Wat hom egter tot die oorlog in hierdie wêrelddeel laat toetree het, was die Britse aanval op Italiaanse oorlogskepe in hulle vlootbasis te Taranto in die suide van Italië op 11 November 1940.¹⁹

-
15. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, S.E. Toomer:
History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. II, p. 299.
 16. Asher Lee: "Desert Air War." In Purnell's History of the Second World War, p. 558.
 17. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, S.E. Toomer:
History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. II, p. 299.
 18. Generaloberst Halder: Kriegstagebuch, Band II, p. 158.
 19. I.S.O. Playfair, G.M.S. Stitt, C.J.C. Molony, S.E. Toomer:
History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. 1, pp. 235 - 238.

Tydens hierdie aanval het 21 Britse Swordfish Mk. I-torpedovliegtuie,²⁰ vanaf die Britse vliegdekskip, die "Illustrious", twee kruisers, twee torpedojaers²¹ en drie slagskepe, te wete die "Caio Duilio", "Littorio" en "Conte di Cavour" ernstig beskadig.²² Belangrik egter was die feit dat die Italiaanse Vloot sy oorlogsskepe na basisse by Napels, Genoa en La Spezia teruggetrek het.²³ Hierdie terugtrekking van die Italiaanse Vloot het die strategiese situasie in die Middellandse Seegebied drasties verander, deurdat die Britse Vloot nou die inisiatief by die Italianers oorgeneem het.²⁴ Hierdie verwickelinge in die Middellandse See is deur die Duitse Vloot met vertwyfeling gadeslaan,²⁵ en het Hitler daartoe geroep om op 11 Januarie 1941 aan te kondig dat Duitse troepe om politieke, strategiese en sielkundige redes tot die stryd in die Middellandse Seegebied

-
20. Geoffrey Till: Air Power and the Royal Navy 1914 - 1945, p. 179.
 21. A.B.C. Whipple and the editors of Time-Life Books: The Mediterranean (Time-Life Books), p. 75.
 22. J.C.E. Smith: "Naval War in the Mediterranean!" In Purnell's History of the Second World War, p. 341.
 23. J.C.E. Smith: "Naval War in the Mediterranean!" In Purnell's History of the Second World War, p. 341.
 24. Geoffrey Till: Air Power and the Royal Navy 1914 - 1945, p. 179.
 25. I.S.O. Playfair, G.M.S. Stitt, C.J.C. Molony, S.E. Toomer: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. 1. p. 366.

gaan toetree.²⁶ Gevolglik is luitenant-generaal Erwin Rommel in Februarie 1941 na Tripoli gestuur om die bevel oor die Duitse troepe in Noord-Afrika oor te neem.²⁷

Om Rommel by te staan, het die Duitse Lugmag ongeveer 350 vliegtuie van Fliegerkorps X, onder bevel van generaal Hans-Ferdinand Geisler, na die Middellandse Seegebied gestuur.²⁸ Van hierdie komponent van die Duitse Lugmag is ook verwag om, afgesien van die ondersteuning wat hulle aan Rommel moes verskaf, ook aanvalle op Malta en Britse skepskonvoorie uit te voer.²⁹ Gevolglik kon Rommel nooit daarop staatmaak om belangrike veldslae te lewer, met die wete dat sy landmagte deur 'n oorweldigende lugmag bygestaan sou word nie.

-
26. Denis Richards and Hillary St. G. Saunders: Royal Air Force 1939 - 45, Vol. 1 (The Fight at Odds), p. 287.
27. I.S.O. Playfair, G.M.S. Stitt, C.J.C. Molony, S.E. Toomer: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. 1, p. 369.
28. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, S.E. Toomer: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. II, p. 299.
29. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, S.E. Toomer: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. II, p. 299.

Afgesien van die klein hoeveelheid vliegtuie wat die Duitse Lugmag in hierdie teater van die oorlog tot sy beskikking gehad het, het hulle verder gebuk gegaan onder die lae lugbruikbaarheid van hulle vliegtuie. Hierdie lae lugbruikbaarheid was daaraan toe te skryf dat Fliegerkorps X oor 'n wye front, vanaf die Egeïese seegebied tot in Libië, gestasioneer was, en dat hulle basisse in 'n swak toestand verkeer het.³⁰ Verder het hierdie afdeling van die Duitse Lugmag vir 'n lang tydperk aan operasies deelgeneem en die stremming van hierdie operasies het nie alleen op die vliegtuie begin tel nie, maar ook op die bemanning en grondpersoneel.³¹ Wat egter in die guns van die Duitse Lugmag in Noord-Afrika getel het, was die goeie werkverrigting van veral die vegvliegtuie wat hy tot sy beskikking gehad het, en waarvan die Bf 109E-3 en Bf 109F-2 die belangrikste was. (Daar word soms foutiewelik na hierdie vliegtuie as "Messerschmitt" of "Me 109" verwys. Alhoewel Willy Messerschmitt meer as tien jaar voor die uitbreek van die Tweede Wêreldoorlog by die Bayerische Flugzeugwerke aangesluit het, is die 109 en 110-vegvliegtuie nie na hom vernoem nie).³²

30. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, S.E. Toomer: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. II, p. 299.

31. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, S.E. Toomer: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. II, p. 49.

32. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, preface by author, p. xiii.

Die Bf 109E-3-vegvliegtuig het 'n maksimum spoed van 560 kilometer per uur, en 'n maksimum vlieghoogte van 10 500 meter gehad. Sy bewapening het bestaan uit twee 20 millimeter MG FF-kanonne in sy vlerke gemonteer, twee 7,9 millimeter MG 17-masjiengewere wat in die masjienkamp gemonteer is, en een 20 millimeter MG FF/M-kanon wat deur die skroefnaaf gevuur het.³³

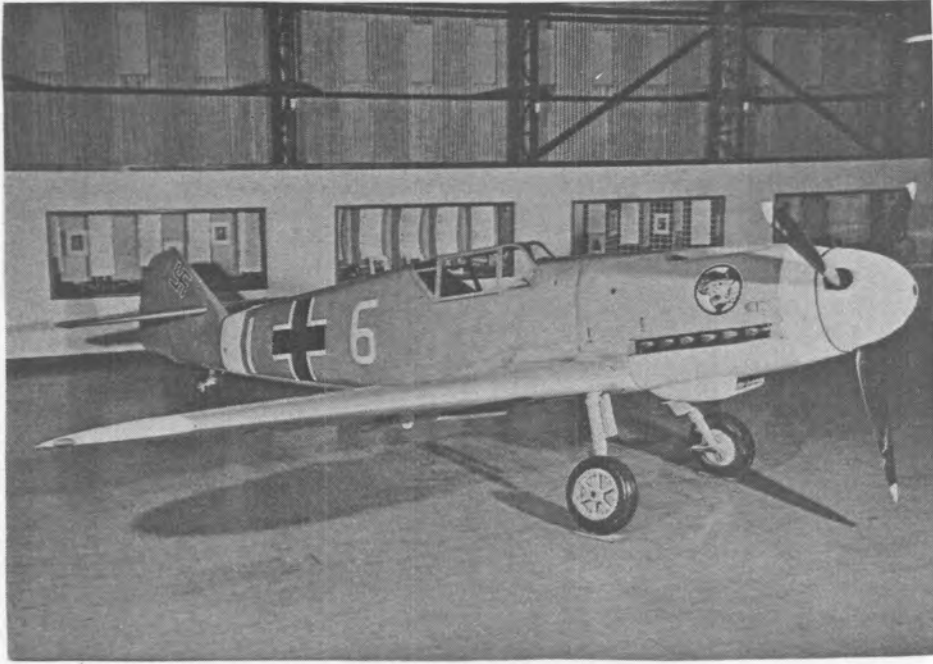
Hierdie vliegtuie is later met Bf 109 F-2-vegvliegtuie, wat 'n beter werkverrigting gehad het, aangevul. Nie alleen het hierdie vliegtuig 'n hoër maksimum spoed, naamlik 600 kilometer per uur gehad nie, maar sy maksimum vlieghoogte van 11 000 meter was ook 'n verbetering op die Bf 109E-3-vegvliegtuig. Hierdie vliegtuig se bewapening het uit twee 7,9 millimeter MG 17-masjiengewere wat in die masjienkap gemonteer was bestaan, terwyl hy ook 'n 15 millimeter MG 151-kanon gehad het wat deur die skroefnaaf gevuur het.³⁴

33. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:

Combat Aircraft of World War Two, p. 122.

34. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker:

Combat Aircraft of World War Two, p. 122.



BF. 109

(S.A. Nasionale Museum vir Krygsgeskiedenis)

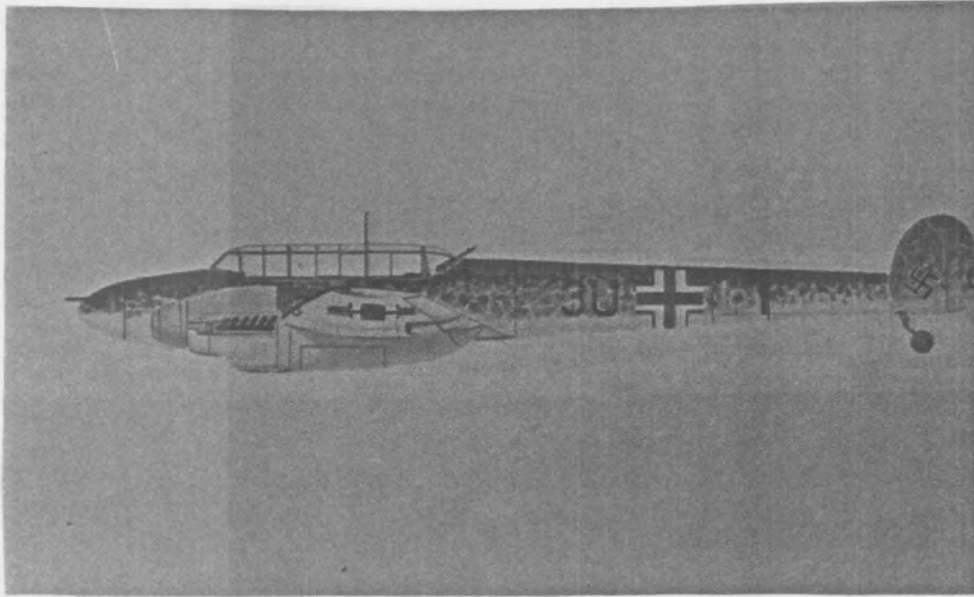
Aanvanklik het die Duitse Lugmag in Noord-Afrika etlike tweemotorige Bf 110F-2-vegvliegtuie tot sy beskikking gehad. In 'n poging om nagtelike bomaanvalle van die Britse Lugmag die hoof te bied, is van die eskaders wat met genoemde vegvliegtuie toegerus was, onttrek om in Duitsland as nagvegvliegtuie diens te doen.³⁵ Duitse eskaders wat egter in Noord-Afrika agtergebly het, en wat met genoemde vegvliegtuie toegerus was, het hulle veral op verkenning en begeleiding van bomwerpers toegespits.³⁶

35. Asher Lee: "Desert Air War," In Purnell's History of the Second World War, p. 558.

36. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 123.



Hierdie vliegtuie met 'n maksimum spoed van 566 kilometer per uur, het 'n vlieghoogte van 10 900 meter gehad. Sy bewapening het uit vier 7,9 millimeter Mg 17-masjiengewere in die vlerke, asook twee 20 millimeter MG FF-kanonne in die neusgedeelte, bestaan. Verder het hy 'n 7,9 millimeter MG 15-masjiengeweer in die agterste stuurkajuit gehad wat deur die waarnemingsoffisier gebruik is.³⁷



BF 110

BF 110

(Purnell's History of the Second World War, p. 238)

37. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 123.

Die Suid-Afrikaanse Lugmagtoerusting in Noord-Afrika

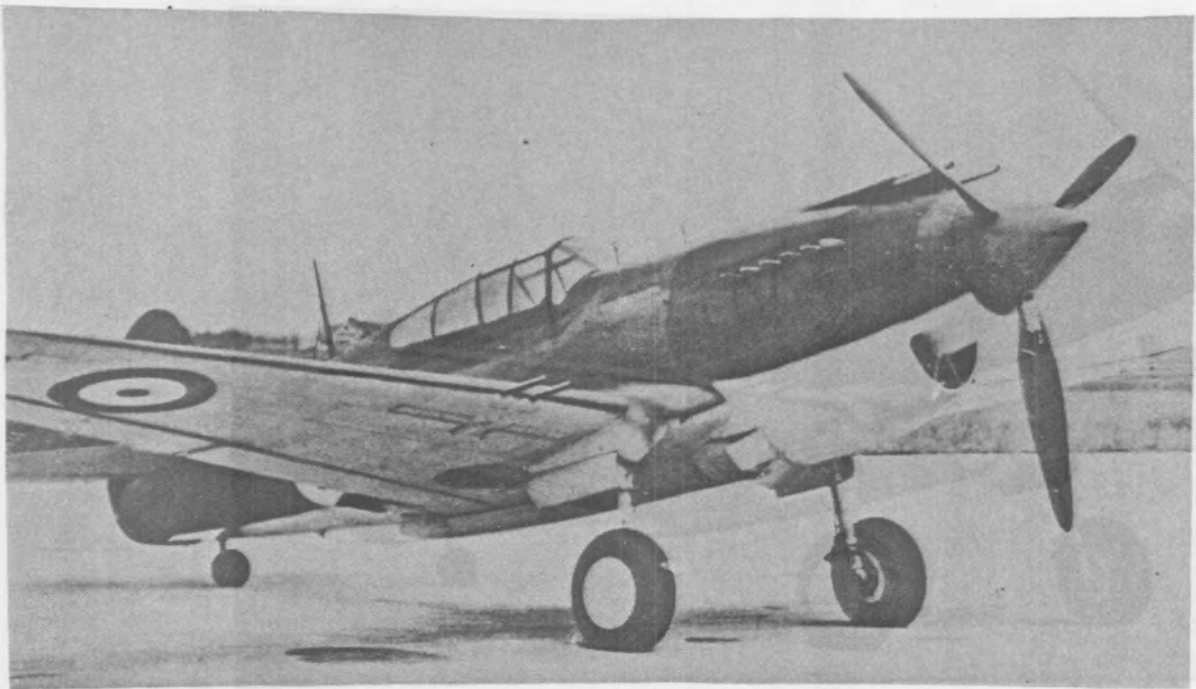
Word daar 'n vergelyking tussen die vegvliegtuie van die Duitse Lugmag met dié van die Geallieerde Lugmagte, en in besonder die vegvliegtuie van die Suid-Afrikaanse Lugmag getref, kan ons nie anders as om te twyfel of die Geallieerde Lugmag wel hulle taak suksesvol sou verrig nie.

Die eerste Suid-Afrikaanse Lugmageskader wat in Noord-Afrika aangekom het, naamlik No. 1 Eskader, was met die nou reeds bekende Hurricane Mk. I-vegvliegtuig toegerus. Hierdie eskader, onder bevel van majoor T. Ross-Theron, het op 8 April 1941 in Egipte aangekom om die Britse Lugmag aldaar te versterk.³⁸

Die tweede vegvliegtuigeskader van die Suid-Afrikaanse Lugmag om sy opwagting in Noord-Afrika te maak was No. 2 Eskader. Hierdie eskader wat onder bevel van majoor St. E. Truter gestaan het,³⁹ het sy eerste operasionele vlug op 12 Julie 1941 onderneem,⁴⁰ en was met Amerikaanse vegvliegtuie, naamlik die P-40B Tomahawk IIA toegerus.⁴¹

-
38. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, The S.A.A.F. in East Africa and the Middle East: A chronological survey, Period May '40 to May '43, The S.A.A.F. in Middle East, Chronology 1941, p.1.
39. James A. Brown: Eagles Strike, p. 50.
40. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, The S.A.A.F. in East Africa and the Middle East: A chronological survey, Period May '40 to May '43, The S.A.A.F. in Middle East, Chronology 1941, p.1.
41. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, The S.A.A.F. in East Africa and the Middle East: A chronological survey, Period May '40 to May '43, The S.A.A.F. in Middle East, Chronology 1941, p.1.

Hierdie vliegtuig kon 'n maksimum spoed van 566 kilometer per uur bereik en het 'n hoogtegrens van 9 875 meter gehad. Twee 0,5 duim-masjiengewere wat in die masjienkap gemonteer is, asook twee 0,3 duim-masjiengeweer in dié vlerke gemonteer, het die bewapening uitgemaak.⁴²



TOMAHAWK

(S.A. Weermag)

42. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, pp. 194 - 195.



Volgens generaal H.J. Martin, betwyfel hy die aansprake van die vervaardigers ten opsigte van die maksimum spoed van hierdie vliegtuie. Volgens gesprekke wat hy met vlieëniers gehad het, was hierdie vliegtuie heelwat stadiger. Vir volledigheidshalwe sal egter volstaan word met die gegewens soos deur die vervaardigers verstrek.⁴³

In onderstaande vergelyking ten opsigte van die maksimum spoed en vlieghoogte van die verskillende vliegtuie van die Duitse, Italiaanse en Geallieerde lugmagte, is dit baie duidelik dat die Duitse vliegtuie 'n beter werkverrigting as hulle opponente gehad het. Die rede waarom daar slegs 'n vergelyking tussen die maksimum spoed en vlieghoogte van die onderskeie vliegtuie getref is, terwyl aspekte soos bewapening en maneuvreerbaarheid buite rekening gelaat is, is dat genoemde aspekte, alhoewel net so belangrik soos spoed en vlieghoogte, nie vergelykbaar is nie. Aan die ander kant, al sou die wêreld se beste vlieënier in 'n hoogs maneuvreerbare en goed bewapende vliegtuig, dog wat gebrekkig ten opsigte van spoed en vlieghoogte is, in 'n geveg beland met 'n teenstander wat 'n vinniger vliegtuig en 'n beter vlieghoogte het, sou dit vir die eersgenoemde vlieënier moeilik wees om sy opponent baas te raak. Om hierdie

43. Aantekeninge van generaal H.J. Martin in 1985 ontvang.



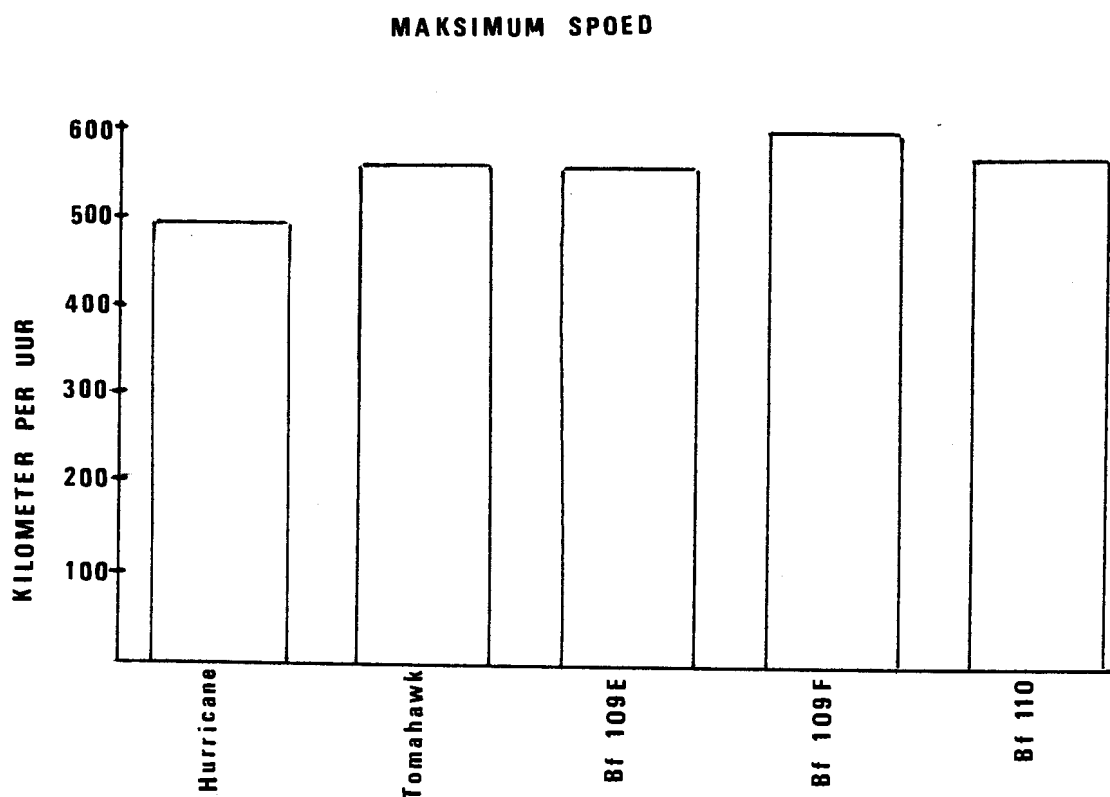
punt te staaf, word die volgende voorbeeld voorgehou waar die voordeel van hoë spoed en vlieghoogte duidelik geïllustreer word.

Op 14 Januarie 1942, het unteroffizier Horst Reuter, wat aan II/JG 27 verbonde was, vier Geallieerde vegvliegtuie in Noord-Afrika neergeskiet. In sy verslag aangaande die gebeure skryf hy soos volg (Hierdie verslag is in Afrikaans vertaal):

"Ons (Horst Reuter en Hauptman Erich Gerlitz) het ongeveer 30 Hurricane-veg-vliegtuie opgemerk wat onder ons gevlieg het. Hauptman Gerlitz het die laaste vliegtuig in die formasie uitgekies, wat hy toe ook neergeskiet het. Gerlitz het hierna gerapporteer dat hy masjienprobleme ondervind en dat hy na die basis terugkeer. Ek het besluit om nie saam met Gerlitz terug te keer nie. In die tussentyd het die Hurricane-veg-vliegtuie 'n defensiewe sirkel gevorm, maar een vliegtuig het die sirkel vir 'n paar sekondes verlaat. Ek het met 'n hoë spoed op die Hurricane afgeduik, gevuur en weer na die veiligheid van die son teruggekeer. Die vlieënier van die brandende Hurricane het sy vliegtuig met 'n valskerm verlaat. Die formasie van vegvliegtuie onder my was nou deurmekaar en weer eens het ek vanuit die son geduik en die vlerk van 'n Hurricane afgeskiet. Weer het ek veiligheid in die son opgesoek om my kans af te wag. My volgende aanval het misluk, en na vyf minute het die Hurricane-formasie na hulle basisse teruggekeer. Weer het ek afgeduik, agter 'n Hurricane opgetrek en toe ek na die veiligheid van die son klim, het ek die vliegtuig al brandende sien neer=

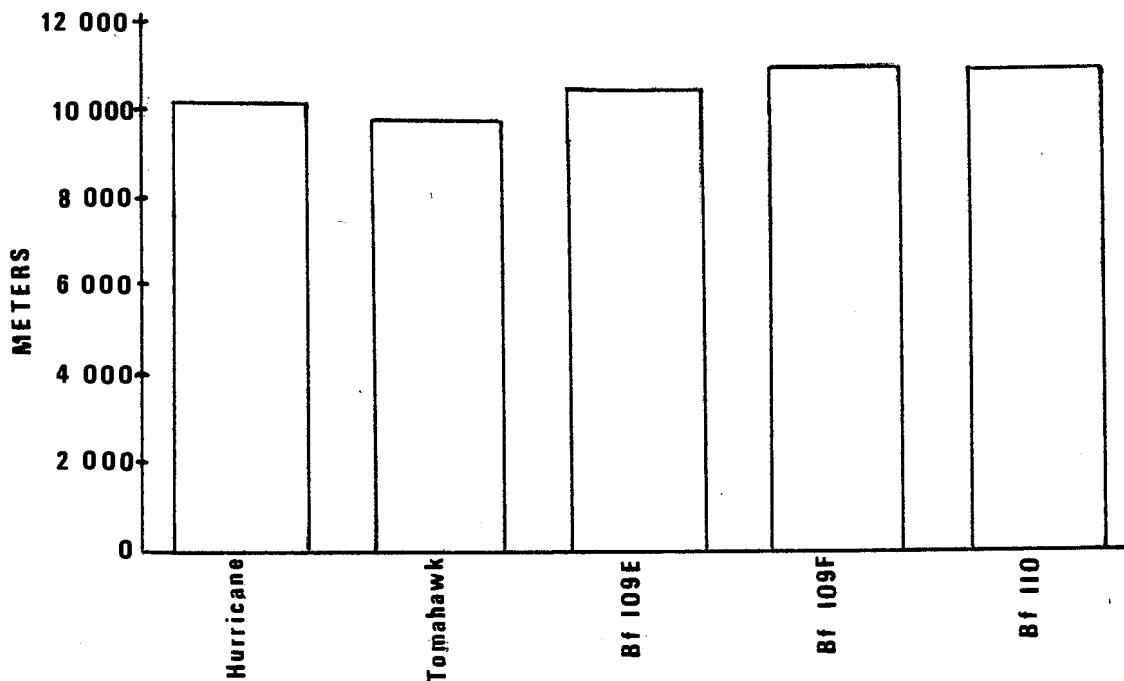
stort. Nog h keer het ek h Hurricane aangeval. Hierdie vliegtuig het soos h brandende fakkel neergestort.⁴⁴

In onderstaande grafiese vergelyking van die maksimumspoed en vlieghoogte van die onderskeie vliegtuie, is die Spitfire asook die Amerikaanse Kittyhawk-vliegtuie buite rekening gelaat, aangesien hierdie vliegtuie eers in 1942 in Noord-Afrika aan die oorlog begin deelneem het. Wanneer die periode 1942 - 1943 onder oë geneem word, sal die werkverrigting van hierdie vliegtuie met die Duitse vegvliegtuie vergelyk word.



44. C. Shores and H. Ring: Fighters over the Desert, p. 87.

MAKSIMUM VliegHOOGTE



As die werkverrigting van die Duitse vegvliegtuie soveel beter was as dié van die Geallieerde Lugmag, soos in bostaande grafiese voorstelling uiteengesit, en die Duitse Lugmag kon desnieteenstaande nie daarin slaag om lugsuperioriteit te verkry nie, sou daar moontlik geredeneer kon word dat die Duitse vlieëniers van 'n swak kaliber moes wees. Hierdie hipotese van "swak vlieëniers" word egter deur onderstaande feite weerspreek.

Uit 'n totaal van 102 oorwinnings in luggevegte gedurende die Tweede Wêreldoorlog, het Hauptman Werner Schroer, 61 in Noord-Afrika behaal.⁴⁵

45. Christopher Shores: Air Aces, p. 93.



Hans-Arnold Stahlschmidt het 59 Geallieerde vliegtuie in Noord-Afrika neergeskiet, terwyl Gerhard Homuth 46 Geallieerde vliegtuie in hierdie teater van die Tweede Wêreldoorlog op sy kerf gehad het.⁴⁶ Hierdie is slegs enkele voorbeelde van suksesvolle Duitse vlieëniers in Noord-Afrika. 'n Totaal van 21 Duitse vlieëniers het in die Middellandse Seegebied meer as 30 oorwinnings op hulle kerfstok gehad.⁴⁷ Die suksesvolste Duitse vegvlieënier in Noord-Afrika - inderdaad was hy verreweg die suksesvolste vegvlieënier van beide die Geallieerde en Duitse lugmagte in Noord-Afrika - was Hauptman Hans-Joachim Marseille van I/JG 27. Uit 'n totaal van 158 vliegtuie wat hy tot met sy dood op 30 September 1942 in die oorlog afgeskiet het, is 151 in Noord-Afrika behaal.⁴⁸ Hy het onder andere op 3 Junie 1942 ses Suid-Afrikaanse vegvliegtuie van No. 5 Eskader bokant Bir Hakeim in 'n luggeveg neergeskiet.⁴⁹ Op 1 September 1942 het hy in drie krygsvlugte 17 Geallieerde vliegtuie neergedwing!⁵⁰

46. Christopher Shores: Air Aces, p. 93.

47. Christopher Shores: Air Aces, p. 93.

48. C. Shores and H. Ring: Fighters over the Desert, pp. 181 en 241 asook Edward Simms: The Fighter Pilots, p. 150.

49. Christopher Shores: Air Aces, p. 83.

50. Christopher Shores: Air Aces, p. 83.



Wanneer die oorwinnings wat deur die Geallieerde vegvlieëniers in die Tweede Wêreldoorlog teen hulle opponente behaal is, met bogenoemde oorwinnings vergelyk word, kom 'n mens al meer onder die indruk dat die Duitse Lugmag in Noord-Afrika uitstekende vlieëniers gehad het.

Die vlieënier aan Geallieerde kant wat die grootste sukses in die Tweede Wêreldoorlog behaal het, was die Suid-Afrikaans gebore eskaderleier, Marmaduke Thomas St. John Pattle van die Britse Lugmag. Pattle het meer as 40 vyandelike vliegtuie in die lugoorlog oor Griekeland en Noord-Afrika tot met sy dood op 20 April 1941, verwoes.⁵¹ Die presiese getal vyandelike vliegtuie deur hierdie vlieënier vernietig, is egter onduidelik, maar volgens Christopher Shores, het hy 'n minimum van 40 oorwinnings behaal.⁵² Die Amerikaner, majoor Richard Bong, het 40 oorwinnings behaal,⁵³ terwyl die beste Franse vlieënier, kaptein Marcell Albert, verantwoordelik was vir die vernietiging van 23 vyandelike vliegtuie.⁵⁴ Die Kanadees verbonde aan die Britse Lugmag, vlugluitenant G. F. Beurling, het in die lugoorlog bokant Malta 26¹/3 vyandelike vliegtuie neerge-

51. Christopher Shores: Air Aces, p. 82.

52. Christopher Shores: Air Aces, p. 82.

53. Christopher Shores: Air Aces, p. 158.

54. Christopher Shores: Air Aces, p. 158.



skiet*, en sy totaal aan die einde van die oorlog was $33\frac{1}{3}$.⁵⁵

Die suksesvolste vegvlieënier in die Suid-Afrikaanse Lugmag was majoor J.E. Frost met $15\frac{5}{6}$ vyandelike oorwinnings.⁵⁶

Dit is daarom geen wonder nie dat die Duitse vlieëniers in Noord-Afrika groot agting en respek by hulle opponente afgedwing het.

55. Christopher Shores: Air Aces, p. 82.

56. Christopher Shores: Air Aces, p. 93.

* In gevalle waar daar breuke in die aantal oorwinnings behaal, voorkom, beteken dit dat meer as een vegvlieënier verantwoordelik was vir die neerskiet van 'n vyandelike vliegtuig, byvoorbeeld: veronderstel drie Suid-Afrikaanse vlieëniers is in 'n luggeveg teen een vyandelike vliegtuig betrokke, en hulle slaag daarin om die vyandelike vliegtuig af te skiet, word elke vlieënier met 'n derde vyandelike vliegtuig gekrediteer. So word alle oorwinnings bymekaar getel om aan die einde op getalle met breuke af te kom. In die Amerikaanse Lugmag sou elke vlieënier egter met een vliegtuig gekrediteer word, terwyl die Duitse Lugmag daarenteen, nie een vlieënier sou krediteer nie.

Vergelyk Christopher Shores: Air Aces, pp. 6 - 7.

So word daar in 'n artikel wat in die militêre tydskrif, R.A.F. Review, verskyn het, die volgende opmerking aangaande hierdie vlieëniers gemaak. "It (Duitse Lugmag) was flown and serviced by picked personnel, who were conscious of the fact that they were in a privileged branch of the armed forces, proud of the might and striking power of the Luftwaffe and raised by easy successes in recent campaigns to the highest point of confidence and enthusiasm."⁵⁷

Die vraag bly egter nog: waarom kon die Duitse Lugmag in Noord-Afrika, ten spyte van die meerderwaardige werkverrigting van hulle vegvliegtuie en die goeie vlieëniers tot hulle beskikking, nie daarin slaag om lugsuperioriteit te verkry nie? Dit moet kategories gestel word dat goeie vegvliegtuie en vegvlieëniers alleen nie die enigste vereiste vir die verkryging van lugsuperioriteit is nie. Bykomende aspekte soos die doelmatige gebruik van 'n lugmag, die verkryging van noodsaaklike voorrade, herstellfasiliteite, die moreel van 'n lugmag ensovoorts, is alles bydraende faktore.

In 1942 het Philip Guedalla, die volgende uitspraak ten opsigte van die uitvoering van 'n lugoerlog gemaak: "It is a popular delusion, fostered by a large and growing literature of heroic anecdote, that air warfare is a form of personal gallantry, rather than a planned form of war."⁵⁸ In hierdie uitspraak van Guedalla

57. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 63, Lêer AE/13/12/A, "The Axis Air Forces in the Middle East 1940 - 1943", Extract from "R.A.F. Review" no. 3, p. 88.

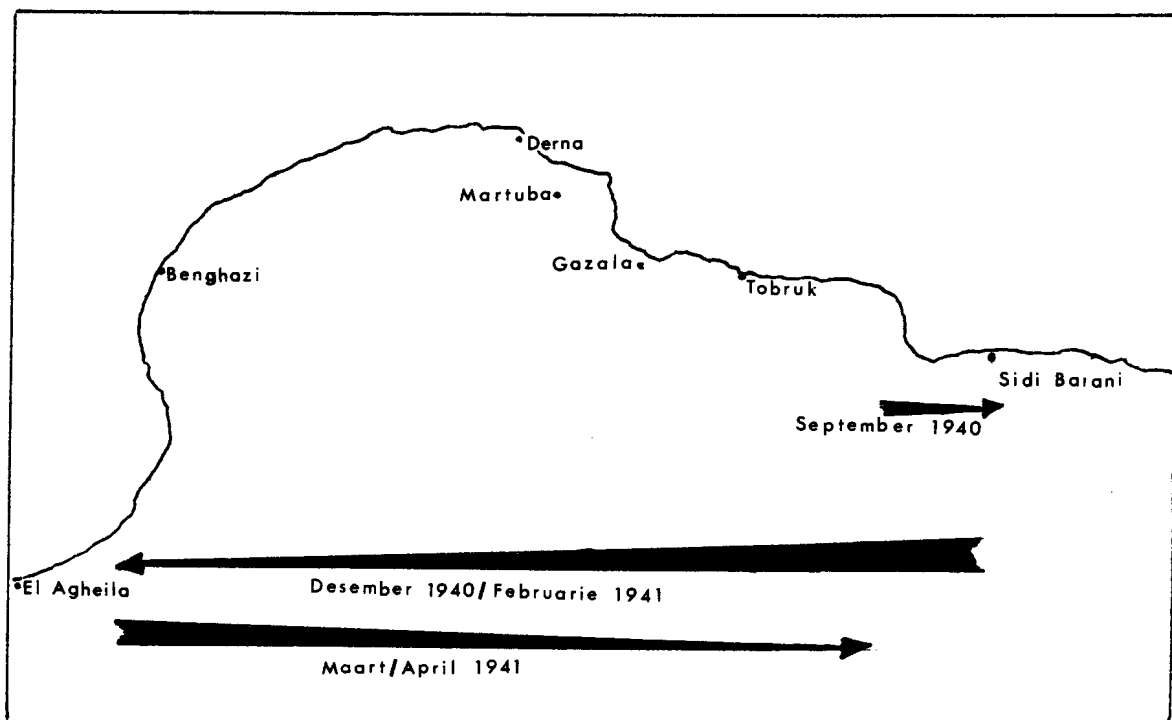
58. P. Guedalla: Middle East 1940 - 1942. A Study in Air Power, p.35.

onderstreep hy net weer die baie belangrike aspek van die voer van 'n lugoorlog, naamlik die doelmatige aanwending van 'n lugmag daarin.

2. AANWENDING VAN DIE GEALLIEERDE LUGMAG EN DIE ROL VAN DIE SUID-AFRIKAANSE LUGMAG HIERIN

Wanneer daar na die doelmatige gebruik van die Geallieerde Lugmag in Noord-Afrika gekyk word en die rol wat die Suid-Afrikaanse Lugmag hierin gespeel het, is dit in hierdie stadium gerade om allereers 'n bondige uiteensetting van die verloop van die oorlog op hierdie slagvelde tot met die koms van die Suid-Afrikaanse Lugmag weer te gee.

Soos in meegaande kaart duidelik gesien kan word, het die oorlog soos die slinger van 'n staanhorlosie oor die Libiese en Egiptiese grondgebied voortgewoed.



Op 13 September 1940 het Italiaanse magte onder bevel van veldmaarskalk R. Graziani die eerste fase van hierdie oorlog ingelei toe hulle die Egiptiese grens oorgesteek het.⁵⁹ Die Britse troepe het na stellingsten ooste van Sidi Baranni teruggeval vanwaar hulle op hulle beurt in Desember 1940 tot die offensief oorgegaan het.⁶⁰ Onder leiding van generaal Archibald Wavell is die Italiaanse magte verpletterend verslaan en na El Agheila teruggedryf.⁶¹ In Maart 1941 is die Britse troepe op hulle beurt na die Egiptiese grens deur Italiaanse en Duitse magte teruggedryf en is die Geallieerde hawestad Tobruk deur Italiaanse en Duitse magte belëer.⁶² Dit was dan ook gedurende hierdie fase van die oorlog dat eenhede van die Suid-Afrikaanse Lugmag op die toneel sou verskyn het.

Aanvanklik het die bevelhebbers van die Geallieerde Lugmag in die gebruik van hulle vliegtuie, waaronder ook die Suid-Afrikaanse Lugmag, heelwat foute begaan. Belangrik egter was dat hulle uit hulle foute sou leer en dat hierdie lugmag later met groter effektiwiteit in die oorlog ingespan sou word.

59. J.A.I. Agar-Hamilton and L.C.F. Turner: The Sidi Rezeg Battles 1941, p.1.

60. John Connell: "Wavell's 30 000!" In Purnell's History of the Second World War, p. 315.

61. Basil Liddell Hart: "The Three-Year's 'Pendulum War!'" In Purnell's History of the Second World War, p. 1333.

62. Basil Liddell Hart: "The Three-Year's 'Pendulum War!'" In Purnell's History of the Second World War, p. 1333.

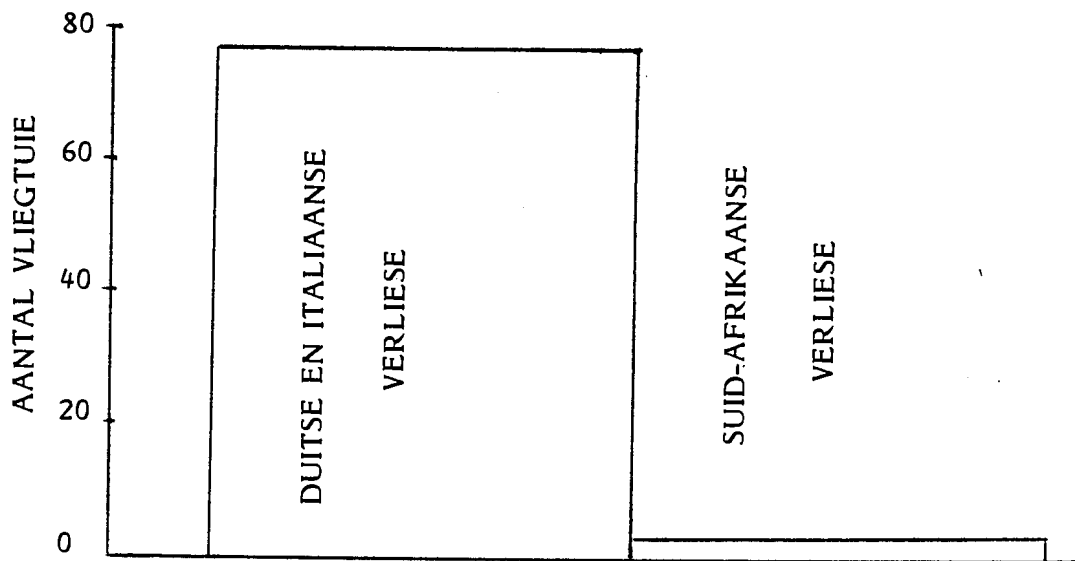
In 'n ontleding van die verliese wat die Suid-Afrikaanse Lugmag die Duitse en Italiaanse Lugmagte gedurende die eerste jaar van hulle optrede in Noord-Afrika toegedien het, kry ons die volgende interessante gegewens. In hierdie tydperk is 105 Duitse en agt Italiaanse bomwerpers en vragvliegtuie, deur vliegtuie van die Suid-Afrikaanse Lugmag vernietig.⁶³ Verder is 89 Duitse en 33 Italiaanse vragvliegtuie asook 53 vliegtuie wat nie geïdentifiseer kon word nie, deur die Suid-Afrikaners verwoes.⁶⁴ Van hierdie totale aantal vliegtuie wat deur die Suid-Afrikaners geëlimineer is, is 77 deur aanvalle wat op vyandelike landingsvelde uitgevoer is, vernietig.⁶⁵

Suid-Afrikaanse verliese in die ooreenstemmende tydperk was soos volg: 57 bomwerpers, een vragvliegtuig en 160 vragvliegtuie.⁶⁶

-
63. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 32, Lêer AD/4/B, Details of enemy aircraft casualties in Middle East for period May 1941 to June 1942.
64. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 32, Lêer AD/4/B, Details of enemy aircraft casualties in Middle East for period May 1941 to June 1942.
65. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 32, Lêer AD/4/B, Details of enemy aircraft casualties in Middle East for period May 1941 to June 1942.
66. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 32, Lêer AD/4/B, Details of SAAF aircraft casualties in Middle East for period May 1941 to June 1942.

Twee van hierdie vliegtuie is as gevolg van vyandelike aanvalle op die grond vernietig, terwyl 27 vliegtuie, (nege bomwerpers en agtien vegvliegtuie), as gevolg van ongelukke afgeskryf is.⁶⁷

Wanneer daar 'n grafiese voorstelling gemaak word van die verliese wat die verskillende lugmagte op die grond as gevolg van vyandelike aanvalle gely het, is dit opmerklik dat die Suid-Afrikaanse verliese onbeduidend was in vergelyking met die Duitse en Italiaanse verliese.



Hierdie gegewens is baie insiggewend as daar na die redes vir die mislukking van die Duitse Lugmag in Noord-Afrika, en die sukses van die Geallieerde Lugmag gesoek word. Alreeds in 1943 is die volgende stelling aangaande hierdie onderwerp in 'n militêre omsendskrywe gedoen: "The enemy's lack of strategic appreciation is also clearly shown in the fact that at no time has he attempt=

67. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 32, Lêer AD/4/B, Details of SAAF aircraft casualties in Middle East for period May 1941 to June 1942.

ted to put into practice against us any of the elementary principles of Air Strategy which we have so effectively used against him throughout the North African campaign.

Our landing grounds have been bombed but never on a scale sufficient to make them untenable or seriously to affect our operations ...

The R.A.F. ... has never lost sight of the first principle of Air Warfare - which is that the attainment and maintenance of air superiority by offensive air fighting must always be a primary objective of any air force."⁶⁸

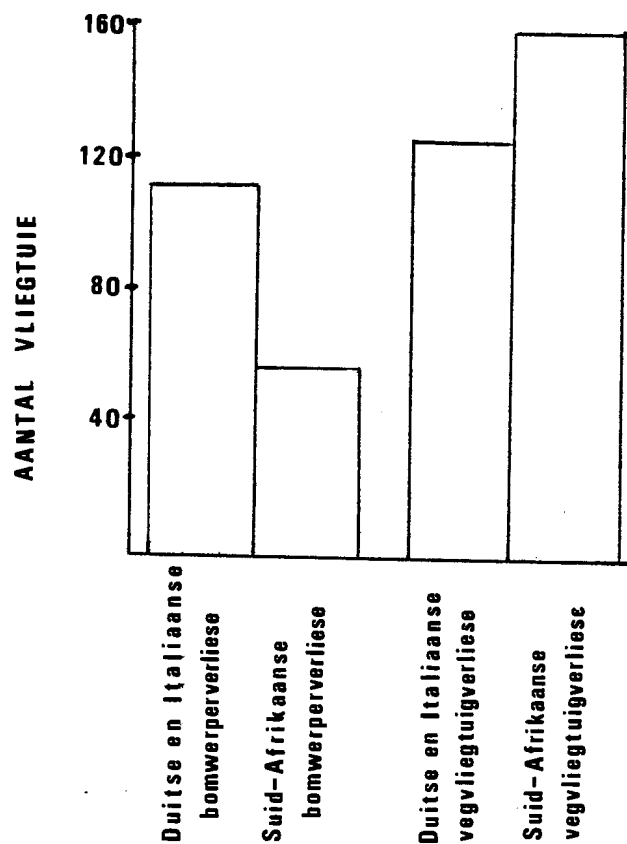
Met ander woorde 'n gebrek aan gekonsentreerde bomaanvalle op vliegvelde was die grootste fout wat die "Luftwaffe" begaan het. In plaas van, sal ons sê, dertig bomwerpers teen een teiken te gebruik het hulle byvoorbeeld drie of selfs enkele bomwerpers teen tien teikens gebruik, wat futiel was. Konsentrasie, dit wil sê die vermoë om 'n groot aantal bomme op een teiken te mik, of om 'n onbeperkte aantal bomwerpers oor 'n gegewe tydperk teen een doelwit te stuur, is immers 'n uitstaande kenmerk van die lugwapen! Dit is egter vreemd dat die Duitsers dit nooit gedoen het nie.⁶⁹

In soverre dit offensiewe aanvalle op vyandelike landingsvelde betref, het die Suid-Afrikaanse Lugmag dus wel deeglik geslaag. As daar egter 'n verdere grafiese voorstelling van die totale verliese deur

68. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 81, Lêer EB/1/B/7, Middle East Narrative, (Narrative of S.A.A.F. operations in Middle East March 1941 to May 1943), Vol. IX, April - 13 May 1943, End of Campaign, p. 13205.

69. Aantekeninge van luitenant-generaal J.H. Martin in 1985 ontvang.

die Suid-Afrikaanse en Spilmoondhede se onderskeie lugmagte in genoemde periode getrek word, dan is dit opmerklik dat die Duitse en Italiaanse Lugmagte byna twee keer meer bomwerpers as die Suid-Afrikaanse Lugmag verloor het. Aan die anderkant was die Suid-Afrikaanse vegvliegtuigverliese weer hoër as wat die geval met die Duitse en Italiaanse Lugmagte was.



Wanneer die werkverrigting van die Suid-Afrikaanse vegvliegtuig met dié van die Duitse Lugmag vergelyk word, is die hoër Suid-Afrikaanse verliese verstaanbaar. Verskeie moontlike redes vir die groter Duitse en Italiaanse bomwerperverliese kan aangevoer word.



Ten eerste kan genoem word dat die Duitse en Italiaanse bomwerpers oor 'n swakker werkverrigting as die bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag beskik het en daarom hoër verliese gely het. 'n Vergelyking van die werkverrigting van die onderskeie lugmagte se bomwerpers sal derhalwe getref moet word.

Daar kan in die tweede plek geredeneer word dat die taktiek wat deur die Duitse en Italiaanse vliegmaatskappye gevolg is om hulle bomwerpers geleide te doen, nie so effektief soos dié van die Geallieerde lugmagte was nie, wat dan vanselfsprekend tot groter bomwerperverliese sou aanleiding gee. Ook in hierdie geval sal daar gekyk word na die onderskeie lugmagte se taktiek in die beskerming van hulle bomwerpers.

In die derde plek mag daar geredeneer word dat die bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag aan veel minder krygsvlugte as hulle opponente deelgeneem het en gevolglik minder verliese gely het. Dit is dus imperatief dat daar ook na die getal krygsvlugte van die Suid-Afrikaanse Lugmag in hierdie tydperk gekyk sal word.

Vierdens kan daar ook as moontlike rede vir die groter bomwerperverliese van die Spilmoondhede se lugmagte aangevoer word dat die Suid-Afrikaanse en Geallieerde lugmagte moontlik meer suksesvol was ten opsigte van aanvalle op vyandelike vliegveldde as wat die geval met die Duitse en Italiaanse lugmagte was.

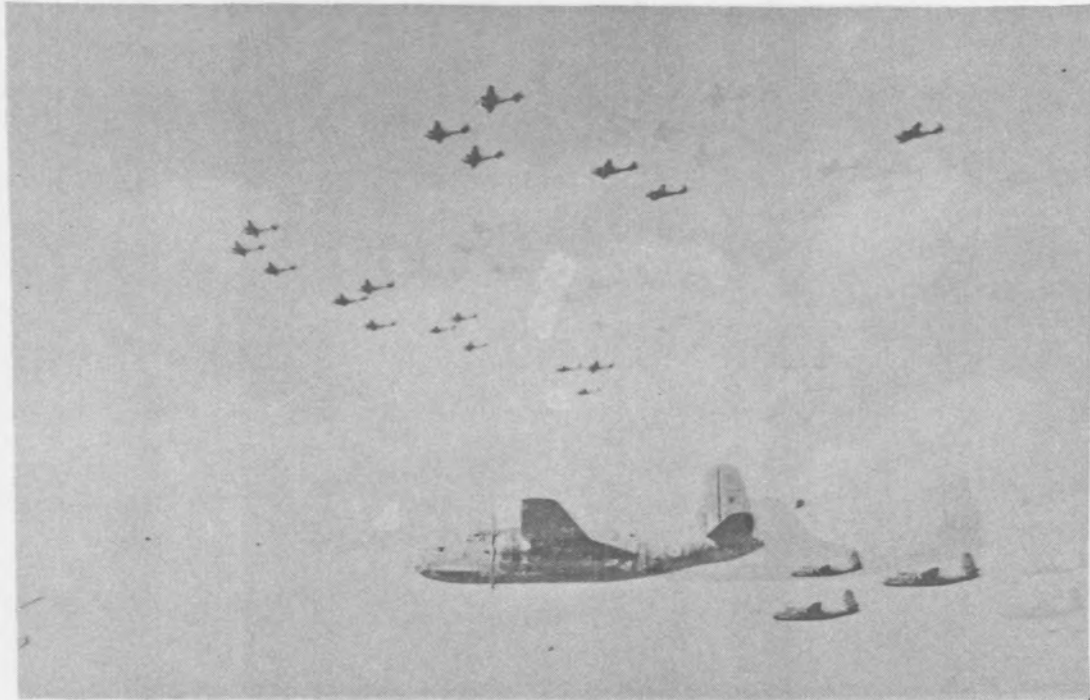


Vergelykende gegewens van die Suid-Afrikaanse en Duitse bomwerpers

In die tydperk onder bespreking, naamlik vanaf Mei 1941 tot Junie 1942, het die Suid-Afrikaanse Lugmag drie bomwerpereskaders in Noord-Afrika gehad, te wete Nos. 12, 21 en 24 Eskaders. No. 12 Eskader was aanvanklik met Maryland-bomwerpers toegerus,⁷⁰ waarvan die besonderhede aangaande hulle werkverrigting alreeds in hoofstuk 2 behandel is. Teen die einde van 1941 en aan die begin van 1942 het van die Suid-Afrikaanse bomwerpereskaders, waaronder No. 12 Eskader, Amerikaanse Boston-bomwerpers ontvang.⁷¹ Hierdie vliegtuie het 'n maksimum spoed van 500 kilometer per uur en 'n hoogtegrens van 7 672 meter gehad.⁷² Die bomwerper se bewapening het uit vier ,303 duim Browning-masjiengewere in sy neusgedeelte, twee ,303 duim masjiengewere in 'n dorsale posisie en een ,303 duim Vickers-masjiengeweer in 'n ventrale posisie bestaan.

-
70. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5/A, Schedule of S.A.A.F. (Flying) Units, p. 3.
71. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5/A, Schedule of S.A.A.F. (Flying) Units, p. 3.
72. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 198.

Verder was hierdie vliegtuig daartoe in staat om 'n bomvrag van 907 kilogram te vervoer.⁷³



BOSTON-VLIEGTUIG IN FORMASIE

(S.A. Weermag)

No. 24 Eskader van die Suid-Afrikaanse Lugmag, wat ook aanvanklik met Maryland-bomwerpers toegerus was, het aan die einde van 1941 na Boston-bomwerpers oorgeslaan.⁷⁴

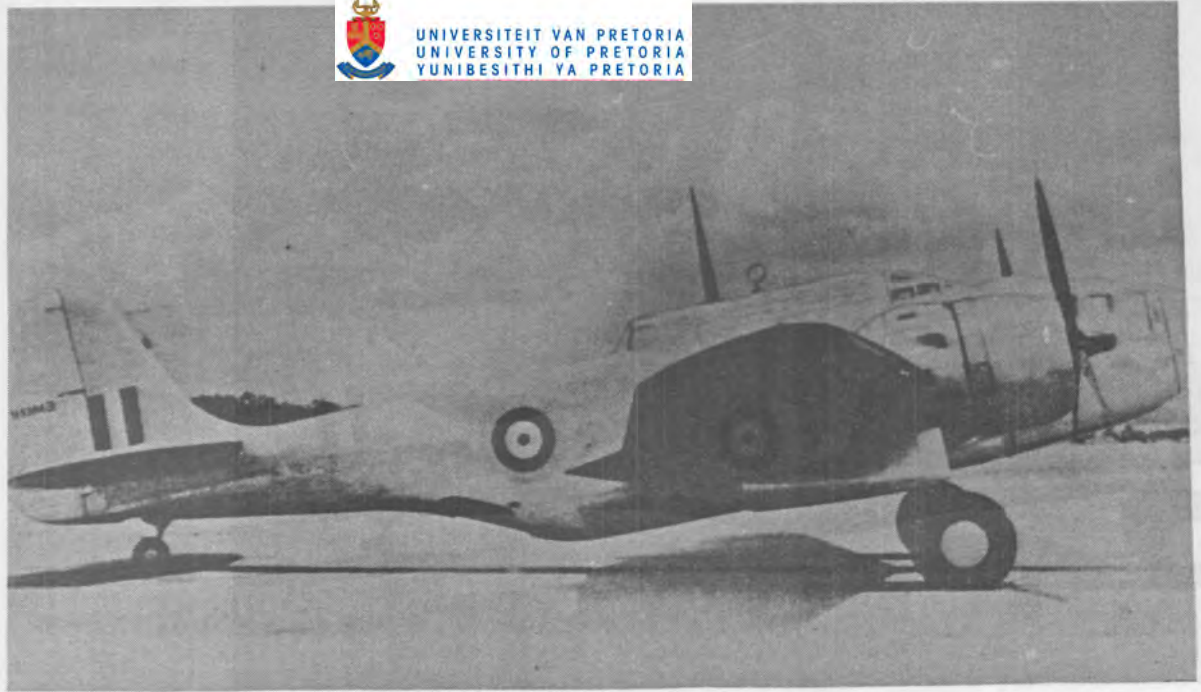
73. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 198.

74. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5/A, Schedule of S.A.A.F. (Flying) Units, p. 5, asook S.A.A.F. chronology Operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period April 1941 - June 1944, Bylae: The S.A.A.F. in Middle East, Chronology 1941, p. 2.

eskader wat hulle Maryland-bomwerpers vervang het, was No. 21 Eskader. Waar die eersgenoemde twee eskaders met Boston-bomwerpers uitgerus is, het hierdie eskader Baltimore-bomwerpers ontvang.⁷⁵

Hierdie vliegtuie het 'n maksimum spoed van 486 kilometer per uur en 'n hoogtegrens van 7 315 meter gehad. Sy bewapening het uit vier ,303 duim Browning masjiengewere in die vlerke gemonteer, twee ,303 duim Browning-masjiengewere in 'n dorsale skietoring en twee ,303 duim Browning-masjiengewere in 'n ventrale posisie, bestaan. Die Baltimore III-bomwerper kon, net soos in die geval van die DB-7B Boston III-bomwerper, ook 'n bomvrag van 907 kilogram vervoer.⁷⁶ Die verskil tussen hierdie twee vliegtuie was egter daarin geleë dat wanneer die Boston-bomwerpers met langafstandromp-tenks toegerus was, die bomvrag na 458 kilogram verminder is.⁷⁷

-
75. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5/A, Schedule of S.A.A.F. (Flying Units), p. 5.
76. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 204.
77. N. Wandrag: Die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag in die bomwerper-vegvliegtuig-taktiek van die Geallieerde Lugmag in Noord-Afrika, 1941 - 1943, p. 55.



BALTIMORE BALTIMORE

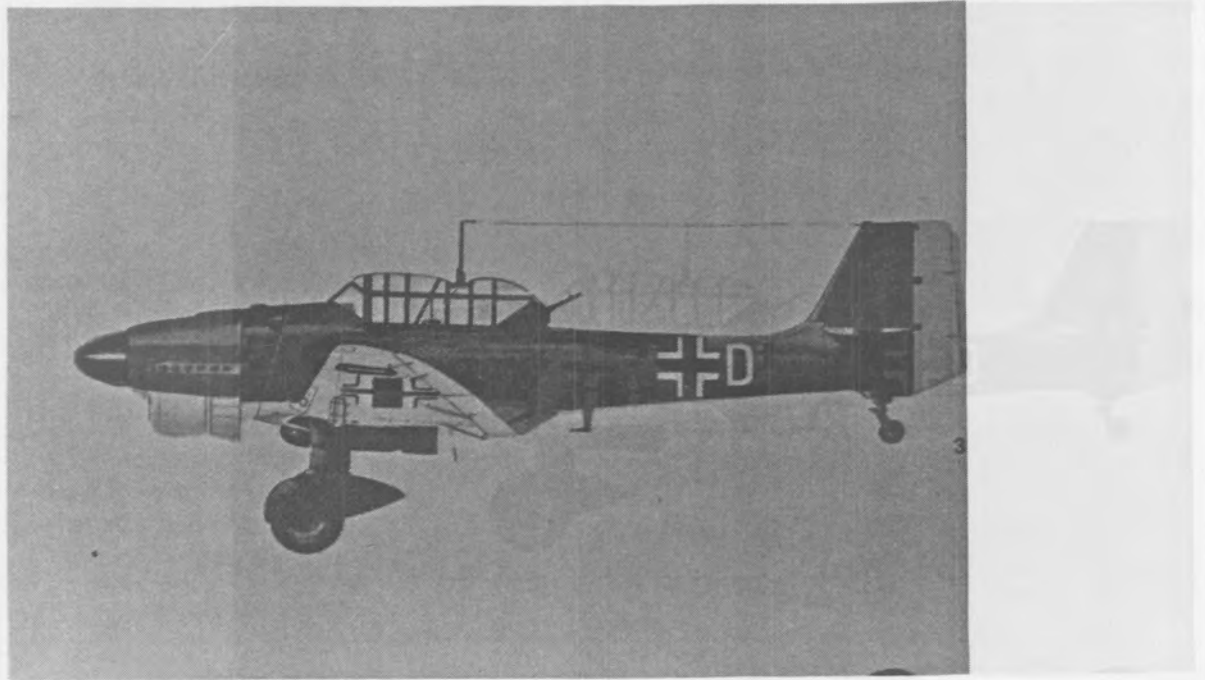
(S.A. Weermag) (S.A. Weermag)

Hierdie Suid-Afrikaanse bomwerpers wat as "ligte" bomwerpers geklassifiseer kan word, is veral gebruik om taktiese bomwerping teen vyandelike doelwitte uit te voer. Die vergelykbare Duitse bomwerper wat vir taktiese bomwerping in Noord-Afrika gebruik is, was die Ju 87B-1-bomwerper, wat algemeen as die "Stuka" bekend gestaan het.⁷⁸ Hierdie vliegtuig, met 'n maksimum spoed van 383 kilometer per uur en 'n hoogtegrens van 8 000 meter, het twee 7,9 MG 17-masjiengewere in die vlerke, en een 7,9 MG 15-masjiengeweer in die agterste stuurkajuit as bewapening gehad. Verder was die "Stuka" daartoe in staat om 'n bomvrag van 500 kilogram te vervoer.⁷⁹ (Latere

78. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 118.

79. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 118.

verbeterde Ju 87D-1-bomwerpers, wat ook aan die oorlog sou deelneem, sou deelneem word nie in hierdie stadium bespreek nie, aangesien hierdie vliegtuie hierdie vliegtuie eers laat in 1942 hulle verskyning in Noord-Afrika gemaak het).⁸⁰ gemaak het).⁸⁰



STUKA

STUKA

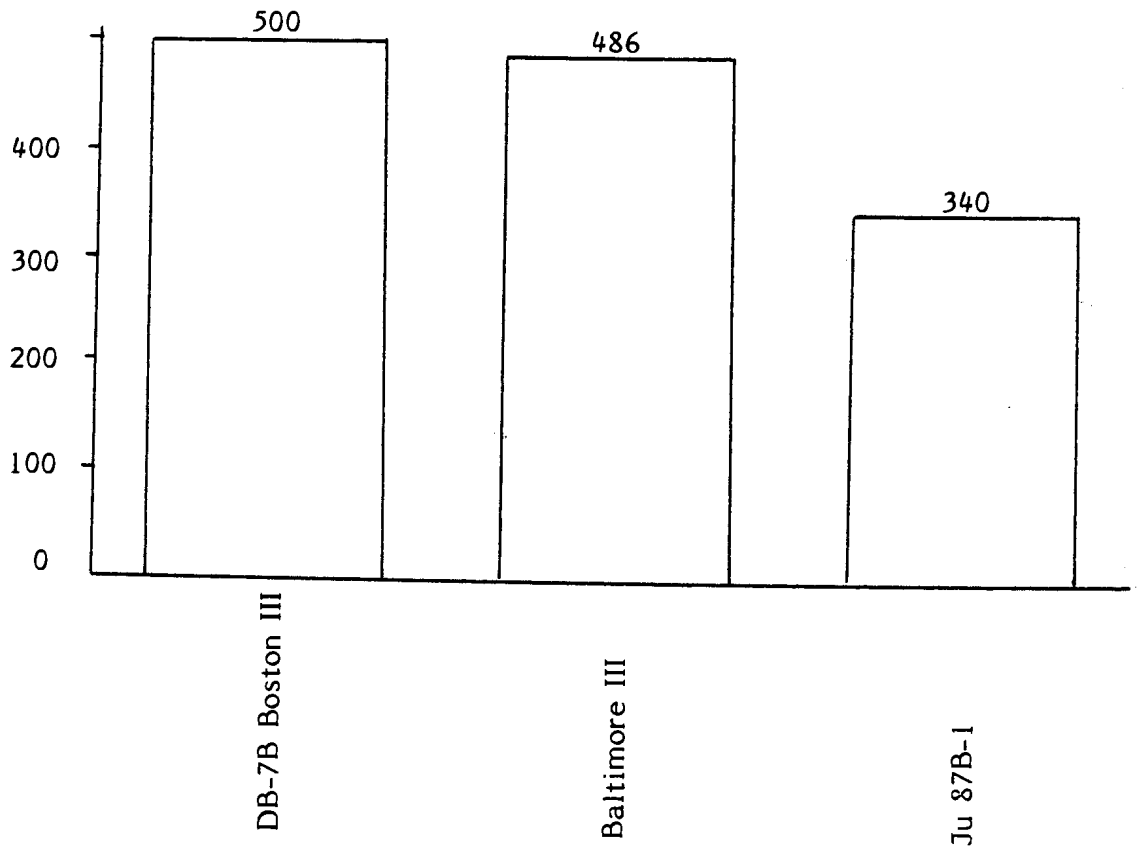
(Purnell's History of the Second World War, pp. 238.) WIR, p. 218.

In die grafiese voorstelling van die vergelykende spoed en bomvraged en bomvrag van die bogenoemde bomwerpers, is dit duidelik dat die DB-7B Bostone DB-7B Boston III- en die Baltimore III-bomwerpers waarmee die Suid-Afrikaanse Suid-Afrikaanse Lugmag toegerus was, nie alleen 'n beter werkverrigting gehad het; ting gehad het as hulle Duitse opponent nie, maar hulle kon ook bykans twee keer kins twee keer meer bomme as die Duitse vliegtuig vervoer. vliegtuig vervoer.

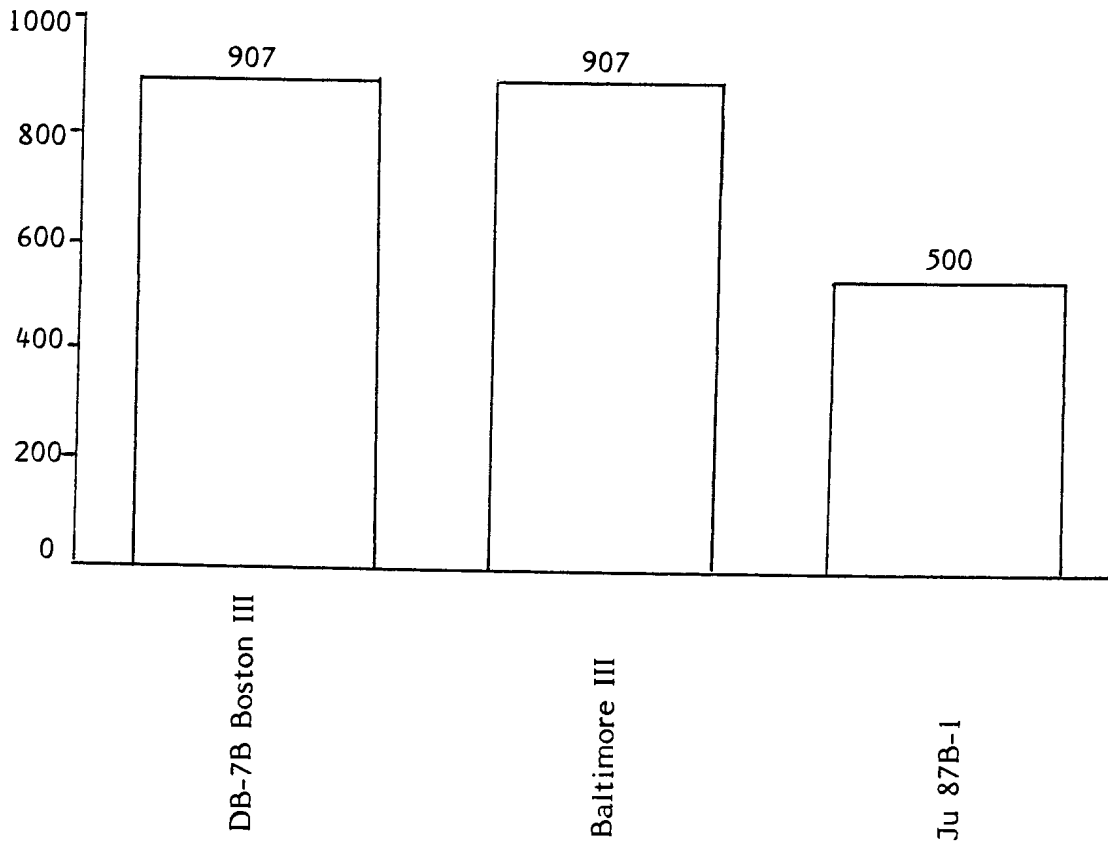
80. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: hard F. Barkers: Combat Aircraft of World War Two, p. 118. ar Two, p. 118.



MAKSIMUM SPOED



MAKSIMUM BOMVRAG





Optrede van die Suid-Afrikaanse bomwerpers

Die vraag kan nou gestel word of die Suid-Afrikaanse Lugmag hierdie voordeel wat hy in Noord-Afrika gehad het ten opsigte van die beter werkverrigting en groter bomvrag van sy taktiese bomwerpers, uitgebuit het? Om die antwoord op hierdie vraag te verskaf, sal die deelname van die Suid-Afrikaanse Lugmag aan die belangrikste operasies in Noord-Afrika tot Junie 1942, onder die loep geneem word.

Operasie "Battleaxe" (15 - 17 Junie 1941)

Die eerste operasie waaraan eenhede van die Suid-Afrikaanse Lugmag in Noord-Afrika sou deelneem, was operasie "Battleaxe". Die redes vir hierdie operasie was as volg. Met die verowering van Sirenaika deur die Duitse en Italiaanse magte gedurende Maart en April 1941,⁸¹ was die Spilmoondhede se magte nou in besit van die strategies geleë landingsvelde.⁸² Hierdie landingsvelde, in die woorde van majoor K.J. Macksey, "...were essential to the support of the air and sea operations required to hold open the sea lane to Malta. And Malta, rendered partially impotent by aerial bombardment from the Luftwaffe in April, was therefore prevented from strangling Rommel's supply line

-
81. Basil Liddell Hart: "The Three-Years 'Pendulum War'." In Purnell's History of the Second World War, p. 1333.
82. K.J.Macksey: "Operation Battleaxe." In Purnell's History of the Second World War, p. 548.

with a sufficiently large programme of naval and air interdiction..."⁸³

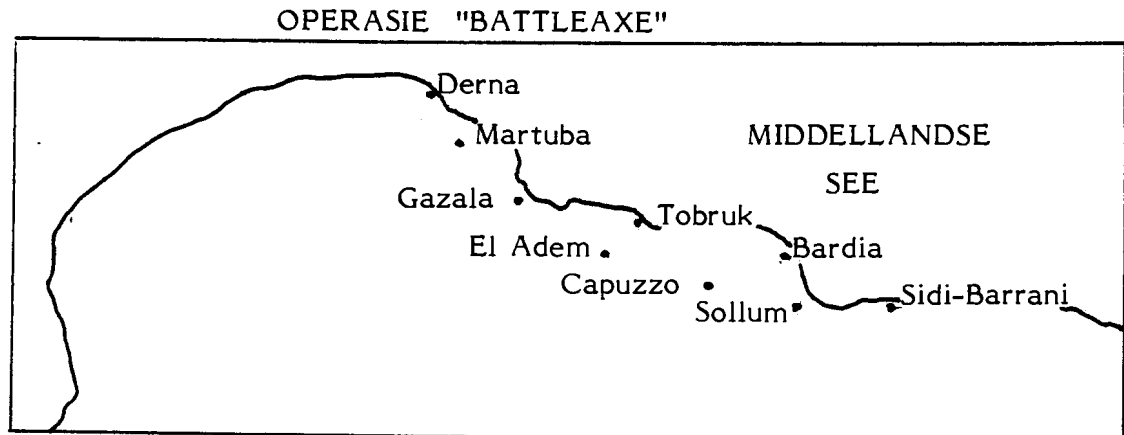
Ten tweede het Rommel se verowering van Sirenaika daartoe aanleiding gegee dat die Geallieerde hawestad Tobruk, nou slegs vir die Geallieerdes vanaf die see toeganklik was.⁸⁴

Op 28 Mei 1941 het generaal Archibald Wavell sy bevele vir operasie "Battleaxe" uitgereik. Die Geallieerde magte moes die gebied Bardia-Sollum-Capuzzo-Sidi Azeiz verower.⁸⁵ Daarna moes die Tobruk - El Ademgebied herbeset word⁸⁶ om sodoende die Geallieerde verbinding oor land met Tobruk te herstel.

Die Geallieerde Lugmag se taak in hierdie operasie sou onder andere wees om vyandelike vliegtuie op hulle landingsvelde aan te val, asook om beskerming teen moontlike bomaanvalle op die Geallieerde troepe

-
83. K.J. Macksey: "Operation Battleaxe" in Purnell's History of the Second World War, p. 548.
84. J.A.I. Agar - Hamilton and L.C.F. Turner: The Sidi Rezeg Battles 1941, p. 9.
85. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, S.E. Toomer: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. II, p. 163.
86. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, March to July 1941, p. 57.

te verleen.⁸⁷



Betreffende die eerste van hierdie genoemde funksies naamlik die vernietiging van vyandelike vliegtuie op hulle landingsvelde, het vliegtuie van die Suid-Afrikaanse Lugmag by twee geleenthede aan operasies deelgeneem.

Met die eerste van hierdie operasies op 9 Junie 1941,⁸⁸ is vyandelike landingsvelde te Derna, Gazala-Suid, Gazala-Noord en Martuba as teikens vir vier Maryland-bomwerpers van No. 24 Eskader aangewys.⁸⁹

-
87. James A. Brown: Eagles Strike, p. 37.
88. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, March to July 1941, pp. 66-67.
89. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, March to July 1941, p. 67.

Hierdie bomwerpers sou deur 14 vegvliegtuie van Nos. 73 en 274 Eskaders van die Britse Lugmag vergesel word.⁹⁰

Hierdie operasie was egter onsuksesvol en wel om die volgende redes. Toe die vliegtuie Sidi-Barrani om 04h30 verlaat het,⁹¹ het die eerste Hurricane-vegvlugtuie stelling langs die verkeerde bomwerper ingeneem, met die gevolg dat een van die bomwerpers, onder bevel van luitenant Miles Branby, geen begeleidende vegvliegtuie gehad het nie en hy derhalwe na sy basis by Fuka teruggekeer het.⁹² Kaptein D.A. du Toit⁹³ se vier begeleidende vegvliegtuie het hom in die donker verloor en toe hy Derna nader, beland hy in so 'n geweldige lugafweer-vuur, dat hy sy bomme in die see gelos het voordat hy oor die teikengebied was.⁹⁴ Die derde bomwerper, onder bevel van luitenant C.W.E. Blake,

90. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, March to July 1941, p. 66.

91. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, March to July 1941, p. 67.

92. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, March to July 1941, p. 67a.

93. E.N. Tucker and P.M.J. McGregor: Per Noctem Per Diem, p. 19.

94. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, March to July 1941, p. 67.



moes na Fuka terugkeer toe sy bomwerper masjienprobleme ondervind het.⁹⁵ Luitenant J.A. Williams⁹⁶ het wel die teikengebied sonder probleme bereik, maar moes onverrigter sake terugkeer toe die bomluik van die bomwerper nie oor die teikengebied wou oopgaan nie.⁹⁷

James Ambrose Brown skryf die volgende aangaande hierdie operasie: "That four Marylands and 14 fighters should have been considered sufficient for such a task ... fighters and bombers which had had no previous experience of working together and would have to make a moonlight take-off and formate successfully, seems totally naive in the light of what happened."⁹⁸

Daar moet egter gewaak word om in 'n beoordeling van hierdie operasie só 'n krasse oordeel soos Brown te vel. Êrens moes 'n begin gemaak word om ondervinding op te doen en daarom was sulke fiasko's aan die begin onafwendbaar.

-
95. E.N. Tucker and P.M.J. McGregor: Per Noctem Per Diem, p. 19.
96. E.N. Tucker and P.M.J. McGregor: Per Noctem Per Diem, p. 19.
97. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, March to July 1941, p. 67a.
98. James A. Brown: Eagles Strike, p. 38.

Op 14 Junie 1941⁹⁹ het drie Maryland-bomwerpers van No. 24 Eskader, elk deur ses Hurricane-vegvliegtuie vergesel, 'n verdere aanval vanaf Sidi Barrani op vyandelike landingsvelde by Derna, Gazala-Noord en Gazala-Suid uitgevoer.¹⁰⁰

Tydens hierdie onderskeie aanvalle is elf vyandelike vliegtuie op die grond vernietig, terwyl die verlies aan Suid-Afrikaanse kant twee vliegtuie, naamlik 'n Maryland-bomwerper en Hurricane-vegvliegtuig was.¹⁰¹

As die resultate van bogenoemde operasie teen die eerste operasie opgeweeg word, is dit duidelik dat daar reeds 'n groot verbetering te bespeur is. Verder het die Suid-Afrikaanse Lugmag, alhoewel gering, 'n bydrae tot die vernietiging van die "Luftwaffe" op hulle landingsvelde gelewer.

-
99. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, March to July 1941, p. 68.
100. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, March to July 1941, p. 68.
101. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, March to July 1941, p. 69.

Wat die tweede van hierdie funksies, naamlik die beskerming van die Geallieerde landmagte teen aanvalle uit die lug asook hulpverlening tydens hulle opmars teen die vyandelike stellings betref, het generaal Wavell gekla dat die Geallieerde Lugmag nie daarin kon slaag om genoegsame hulp aan die troepe te verleen nie. "... we never had air superiority."¹⁰²

In hierdie opsig moet egter genoem word dat die bomwerpers oor die algemeen geen teikens van die landmagte ontvang het nie.¹⁰³ Desnieteenstaande het No. 1 Eskader in Junie altesaam 419 uur en 30 minute aan operasionele krygsvlugte spandeer, terwyl No. 24 Eskader 110 uur en 15 minute in die lug aan krygsvlugte deurgebring het.¹⁰⁴

Die bydrae van die Suid-Afrikaanse Lugmag sou tydens die volgende operasie in oënskou, naamlik operasie "Crusader", egter progressief vermeerder.

102. A.W. Tedder: With Prejudice, p. 127.

103. A.W. Tedder: With Prejudice, p. 127.

104. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, March to July 1941, p. 80.

Operasie "Crusader".

Na operasie "Battleaxe" het lugmaarskalk A.W. Tedder die posisie van die Geallieerde Lugmag in die Midde-Ooste in heroorweging geneem. Dit het gelei tot 'n totale reorganisasie van die lugmag, en tot groter samewerking tussen lug- en landmagte.

Reorganisasie van die Geallieerde Lugmag in Egipte

Die eerste saak waaraan Tedder sy aandag moes wy, was om die organisatoriese raamwerk van die lugmag in die Midde-Ooste meer vaartbelyn te maak. Die verandering het die volgende behels.

- a. No. 257 Vleuel van die Britse Lugmag is opgegradeer en sou as No. 205 Groep bekend staan ¹⁰⁵ met lugkommodoor L.L. Maclean as bevelvoerder. ¹⁰⁶ Onder hierdie groep sou die swaar bomwerpers, ¹⁰⁷ Wellington IC en later ook die B-24J Liberator, wat in Augustus 1943 ¹⁰⁸ in diens geneem is resorteer.

-
105. Denis Richards and Hillary St. G. Saunders: Royal Air Force 1939 - 45, Vol. 2 (The Fight Avails), p. 160.
 106. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, T.P. Gleave: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. III, p. 405.
 107. Denis Richards and Hillary St. G. Saunders: Royal Air Force 1939 - 45, Vol. 2 (The Fight Avails), p. 260.
 108. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 192.



- b. No. 201 Groep het as groep bly voortbestaan, maar hierdie groep se naam is verander na No. 201 Vlootondersteuningsgroep.¹⁰⁹ Vise-lugmaarskalk L.H. Slatter sou bevel voer oor hierdie afdeling van die lugmag in die Midde-Ooste.¹¹⁰
- c. No. 202 Groep is op sy beurt opgegradeer en sou bekend staan as Lugmaghoofkwartier Egipte, met die verdediging van Egipte as hulle spesifieke verantwoordelikheid.¹¹¹ Lugkommodoor T.W. Elmhirst was tot 10 Januarie 1942 in bevel van hierdie groep, toe hy deur vise-lugmaarskalk K.R. Park opgevolg is.¹¹²
- d. No. 204 Groep sou in die toekoms ná sy opgradering bekend staan as Lugmaghoofkwartier Westelike Woestyn.¹¹³ Hierdie groep

-
109. Denis Richards and Hillary St. G. Saunders: Royal Air Force 1939 - 45, Vol. 2 (The Fight Avails), p. 160.
110. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, T.P. Gleave: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. III, p. 405.
111. Denis Richards and Hillary St. G. Saunders: Royal Air Force 1939 - 45, Vol. 2 (The Fight Avails), p. 160.
112. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, T.P. Gleave: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. III, p. 405.
113. Denis Richards and Hillary St. G. Saunders: Royal Air Force 1939 - 45, Vol. 2 (The Fight Avails), p. 160.

het uit die volgende Vleuels bestaan: No. 253 Vleuel, No. 258 Vleuel, waaronder Nos. 1 en 2 Eskaders van die Suid-Afrikaanse Lugmag, No. 262 Vleuel waaronder No. 4 Eskader geressorteer het, No. 269 Vleuel, No. 270 Vleuel, asook No. 3 (S.A.) Vleuel waaronder Nos. 12, 21 en 24 Eskaders van die Suid-Afrikaanse Lugmag geressorteer het.¹¹⁴ Onder bevel van vise-lugmaarskalk A. Coningham¹¹⁵ sou hierdie groep dan ook bekendheid verwerf as die "Desert Air Force".¹¹⁶

Samewerking tussen lug- en landmagte

"One of the most important consequences of operation 'Battleaxe' was that both Services saw clearly the need to tackle seriously the problem of integrating the efforts of ground and air forces in battle." ¹¹⁷

-
114. Denis Richards and Hillary St. G. Saunders: Royal Air Force 1939 - 45, Vol. 2 (The Fight Avails), p. 385.
115. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, T.P. Gleave: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. III, p. 405.
116. Denis Richards and Hillary St. G. Saunders: Royal Air Force 1939 - 45, Vol. 2 (The Fight Avails), p. 160.
117. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, T.P. Gleave: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. II, p. 294.



Om hierdie probleem van samewerking tussen die twee magte uit te pluus, het 'n komitee bestaande uit lede van die lug- en landmagte in Kaïro byeengekom, waarna 'n gesamentlike verklaring gedoen is ten opsigte van die samewerking tussen die lugmag en die leër.

In die verklaring is die basiese beginsels weer eens neergelê, naamlik dat die leër die beste beskerming van die lugmag kon verwag deur 'n kombinasie van offensiewe strykvlugte, gepaardgaande met aanvalle op Duitse en Italiaanse landingsvelde. Konstante vegvliegtuigpatrollies oor die leër se stellings moes vervang word met 'n sistematiese gebruik van lugafweergeskut.¹¹⁸

Die toepassing van hierdie beginsels het egter ook 'n metode van kommunikasie tussen die lugmag en die leër vereis. Aangesien die leër se kommunikasiesisteam uiters rudimentêr was en die oorlog hoogs vloeibaar, was die bevelvoerders meestal nie by magte om aan die lugmag presiese teikens te verskaf nie. Selfs lugfoto's kon nie die ware bomlyn aanwys nie, aangesien die betrokke stellings verskuif kon gewees het teen die tyd dat die verskillende leërbevelvoerders hulle ontvang het.¹¹⁹

Om hierdie probleem die hoof te bied, is 'n lugsteunentrale in die lewe geroep, onder bevel van die hoof van die leër se seinafdeling, generaal-majoor W.R.C. Penny en die hoof van die lugmag se sein=

-
118. N. Wandrag: Die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag in die bomwerper-vegvliegtuig-taktiek van die Geallieerde Lugmag in Noord-Afrika, 1941 - 1943, pp. 41 - 42.
119. Denis Richards and Hillary St. G. Saunders: Royal Air Force 1939 - 45, Vol. 2 (The Fight Avails), p. 161.

afdeling, groepkaptein W.E.G. Mann.¹²⁰ Hierdie lugsteunsentrale sou bestaan uit mobiele eenhede wat die sortering en versending van versoeke vir lugsteun sou hanteer. Die verskillende eenhede is deur lede van die Britse Lugmag beman, met 'n klein personeel van die leër ook daaraan verbonde, en is by die hoofkwartier van elke korps gelokaliseer.¹²¹

By hierdie hoofkwartiere is vier kanale vir kommunikasie ingestel. Een van die kanale is vir gebruik deur die voorste infanteriebrigades op die gevegsfront daargestel. Hierdeur kon versoeke van die troepe in die voorste linies vir lugsteun dadelik oorweeg word. 'n Tweede kanaal is ingestel om kontak met vliegtuie in die lug te maak, sodat verslae van lugverkenningsvliegtuie direk na die troepe in die voorste linies gekommunikeer kon word. 'n Derde kanaal het die korpshoofkwartier met landingsvelde van die Geallieerde Lugmag in verbinding gestel, terwyl 'n vierde kanaal Lugmaghoofkwartier Westelike Woestyn verbind het met die korps=hoofkwartier. Die lugmaghoofkwartier was direk langs die hoofkwartier van die Britse Agtste Leër gehuisves om verdere kommunikasie te vergemaklik.¹²²

120. Denis Richards and Hillary St. G. Saunders: Royal Air Force 1939 - 45, Vol. 2 (The Fight Avails), p. 161.

121. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, S.E. Toomer: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. II, p. 295.

122. Denis Richards and Hillary St. G. Saunders: Royal Air Force 1939 - 45, Vol. 2 (The Fight Avails), pp. 161 - 162.



Geallieerde Lugmag se optrede tydens operasie "Crusader"

Die Geallieerde Lugmag se bydrae tydens operasie "Crusader" kan in drie hoofmomente verdeel word.

Die eerste dek die periode van ongeveer 6 Oktober 1941 tot 11 November 1941. Die tweede hoofmoment was voordat operasie "Crusader" op 18 November 'n aanvang sou neem, terwyl die derde belangrike hoofmoment tydens operasie "Crusader" plaasvind.

Gedurende die eerste periode sou die Geallieerde Lugmag poog om lugoorwig in Sirenaika te bekom deur eerstens die Duitse vegvliegtuigmag te elimineer¹²³ en tweedens die vyandelike land- en lugmagte die gebruik van noodsaaklike strategiese voorrade te ontsê.¹²⁴ In hierdie verband het die hoof van die Geallieerde Lugmag in Noord-Afrika, lugmaarskalk A.W. Tedder, voor die aanvang van operasie "Crusader" onder andere die volgende aan lugmaarskalk Charles Portal geskryf: "The key to air superiority is the comparatively small number of German fighters ... every effort is being directed towards ensuring an effective knock-out of the Hun in the air".¹²⁵

123. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, p. 278.

124. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, p. 278.

125. Lord Tedder: With Prejudice, p. 187.

Hierdie verkryging van lugoorig deur die gevaar van Duitse vegvliegtuie te elimineer, hang egter ook ten nouste saam met Geallieerde lug- en seeaanvalle wat op vyandelike opslagplekke en toevoerlinies uitgevoer is. Hierdie aanvalle sou nie alleen daarvoor gaan, soos Tedder dit by geleentheid gestel het, "... (to) ground his (die vyand se) air forces and to starve his motor transport ..." ¹²⁶ nie, maar om ook die Duitse vegvliegtuie, wat andersins teen Geallieerde troepe kon optree, tot die verdediging van sy opslagplekke en toevoerlinies te dwing. Terwyl die Duitse vegvliegtuie met hierdie funksie besig sou wees, kon die Geallieerde bomwerpers meer vrylik teen die Duitse en Italiaanse troepestellings optree. ¹²⁷

Dit sou egter nie alleenlik Duitse en Italiaanse vegvliegtuie wees wat aan hulle skepskonvooië begeleiding moes verskaf nie. Duitse bomwerpers is ook vir hierdie doel ingespan, ¹²⁸ moontlik vanweë hulle langer vliegafstand. Hierdie genoodsaakte, dog foutiewelike aanwending van die Duitse bomwerpers, wat die skrywer van die amptelike Britse Geskiedenis van die Tweede Wêreldoorlog 'n "... unsuitable and unprofitable task ..." ¹²⁹ genoem het, het daartoe aanleiding

126. Lord Tedder: With Prejudice, p. 205.

127. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 81, Lêer EB/1/B/7, Middle East Narrative, (Narrative of S.A.A.F. operations in Middle East March 1941 to May 1943), Vol. IX, April - 13 May 1943, End of Campaign, p. 13205.

128. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 63, Lêer AE/13/12/A, "The Axis Air Forces in the Middle East 1940 - 1943", Extract from "R.A.F. Review" No. 3, p. 89.

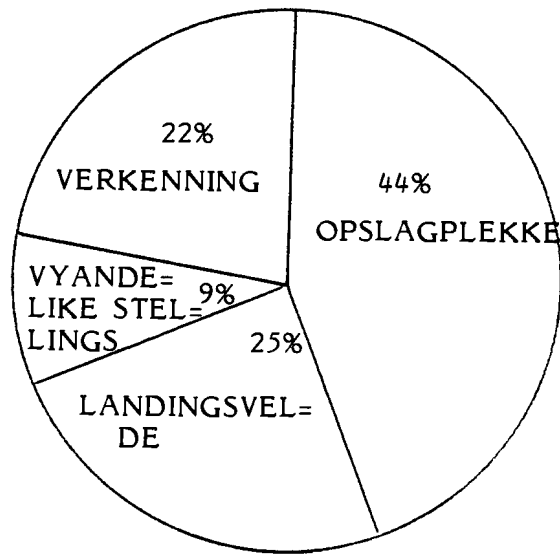
129. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, S.E. Toomer: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. II, p. 301.

gegee dat hierdie bomwerpers nie teen meer geskikte teikens soos Malta, Britse opslagplekke en ook Geallieerde troepe op land, gebruik is nie.

Bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag sou dan ook gedurende Oktober 1941, 44 persent van hulle aanvalle, soos in onderstaande sirkelsektor=grafiek aangedui, toespits op Duitse en Italiaanse opslagplekke, waaronder Benghazi en Derna die belangrikste was.¹³⁰ 25 Persent van die aanvalle in genoemde tydperk is op vyandelike landingsvelde uitgevoer,¹³¹ 22 persent van die krygsvlugte is aan verkenning afgestaan,¹³² terwyl slegs nege persent van die aanvalle op vyandelike troepestellings gerig was.¹³³

-
130. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, pp. 227 - 248.
131. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, pp. 227 - 248.
132. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, pp. 227 - 248.
133. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, pp. 227 - 248.

BOMWERPERKRYGSVLUGTE



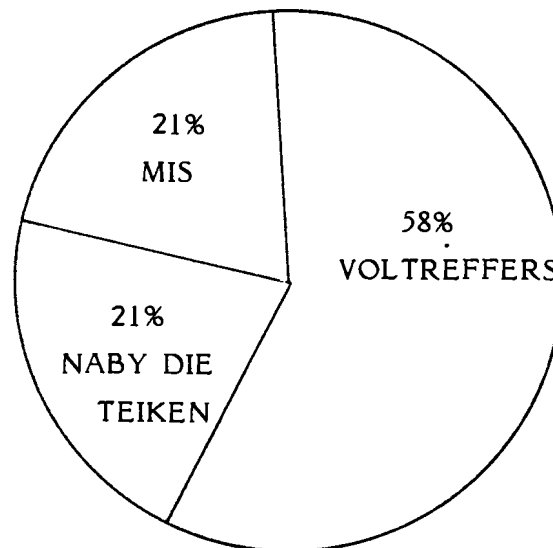
In aanvalle op bogenoemde vyandelike teikens, sou die bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag gemengde welslae behaal. In 'n ontleding van die bomaanvalle, het die resultate gewissel van nul persent van die bomme wat in 'n aanval die teiken getref het, tot so hoog as 93 persent.¹³⁴ In laasgenoemde aanval waar so 'n hoë persentasie van die bomme die teiken getref het, kon een van die marconis-boordskutters van No. 21 Eskader hom nie weerhou om die volgende boodskap aan die basis deur te stuur nie: "Super bombing - bloody good show."¹³⁵

134. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, pp. 227 - 248.

135. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 35, Lêer EA/15/A/1, 21 Squadron from August to December 1941, War Diary of No. 21 Squadron, S.A.A.F., 1st October - 31st October, 1941, p. 43304

In al die bomaanvalle wat die Suid-Afrikaanse bomwerpereskaders gedurende Oktober op vyandelike hawens, opslagplekke, landingsvelde en stellings uitgevoer het, het 58 persent van die bomme, soos in onderstaande sirkelsektorgrafiek aangedui, die teiken getref. 21 Persent van die bomme was naby die teiken terwyl 'n verdere 21 persent van die bomme òf mis was, òf as gevolg van tegniese probleme nie oor die teikengebied gelos is nie.¹³⁶

RESULTATE VAN BOMAANVALLE



Die effektiwiteit van hierdie aanvalle kom nou ter sprake, en die vraag kom onwillekeurig na vore, naamlik, in hoe 'n mate kon die Suid-Afrikaanse bomwerpers, met hulle relatiewe klein bomvrag, enigsins 'n bydrae tot die lugoerlog in Noord-Afrika lewer?

136. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, pp. 227 - 248.

Kon swaar bomwerpers, met 'n groter bomvrag, soos byvoorbeeld die Britse Wellington IC-bomwerper wat 'n bomvrag van 2 041 kilogram kon vervoer,¹³⁷ nie meer effektief in hierdie aanvalle gebruik word nie?

Geredeneer uit die oogpunt van materiële verliese wat aan vyandelike opslagplekke deur 'n vliegtuig met 'n groter bomvrag toegedien kon word, moet daar met die kritici van die gebruik van die ligte bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag saamgestem word. Dit is vanselfsprekend dat swaar bomwerpers met hulle groter bomvrag, groter skade in een aanval sou aanrig as wat dit die geval met ligte bomwerpers en hulle kleiner bomvrag was. Dit is egter baie belangrik om, tydens so 'n ontleding van die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag se bomwerpers, die volgende feite in gedagte te hou.

In die eerste plek was daar, soos reeds met die aanvang van hierdie hoofstuk gestel, nie genoegsame swaar bomwerpers in Brittanje beskikbaar om al die bomwerpereskaders in Noord-Afrika mee toe te rus nie, en moes die ligte Amerikaanse bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag aanvullend tot die swaar bomwerpers van die Britse Lugmag optree. In hierdie verband het die Suid-Afrikaanse bomwerpers dan ook skitterend in hulle doel geslaag, soos onderstaande aanhaling uit die werk van Denis Richards en Hilary St. George Saunders getuig: "A daylight service operated by the South African Marylands now supplemented the Wellingtons' nightly

137. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 149.



'mail run' to this much-bombed port (Benghazi)... As Vice-Admiral Weichold (the Chief German Liaison Officer at Italian Naval Headquarters) explained later, 'the dock workers and stevedores were for the most part composed of Arabs who fled at each air attack'; and the 'screaming' bombs ... of the South Africans doubtless prompted them to an extra turn of speed."¹³⁸

In die tweede plek is die bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag nie gedurende die aanvalle deur vegvliegtuie van die Geallieerde Lugmag geleide gedoen nie,¹³⁹ aangesien die opperbevelhebbers van die Geallieerde Lugmag van mening was dat hierdie bomwerpers oor genoegsame spoed beskik het om Duitse en Italiaanse vegvliegtuie af te skud.¹⁴⁰ Dit het dan meegebring dat vegvliegtuie, anders as die geval met die swaar bomwerpers wat gedurende hulle dag-aanvalle geleide gedoen is, vir ander funksies ingespan kon word.

In bostaande ontleding van die Suid-Afrikaanse bomwerpers se krygs-vlugte gedurende Oktober 1941, moet die rol wat die Maryland II - bomwerpers as verkenningsvliegtuie gespeel het, nie geringgeskat word nie. Vlugte is onderneem om die bewegings en sterkte van

138. Denis Richards and Hilary St. George Saunders: Royal Air Force 1939 - 1945, Vol. 2 (The Fight Avails), p. 172.

139. S.A.W.- Argief: D.G.A.F. Groep 2, Houer 36, Lêer 24/7/4, Operations, Operational Tactics - Fighter Aircraft, Vol. I, Inlae 34, Middle East Tactical Memorandum, No. 6 (Close Escort Tactics).

140. James A. Brown: Eagles Strike, p. 79.

die vyandelike lugmagte te monitor, foto's van hawens en voorraad= opslagplekke te neem, asook om vyandelike troepekonsentrasies en -stellings neer te stip.¹⁴¹ Die nut wat hierdie krygsvlugte vir die Geallieerde grondmagte in Noord-Afrika op die vooraand van operasie "Crusader" gehad het, word weerspieël in die volgende uitspraak van een van die skrywers van "Union War Histories" wanneer hy die werksaamhede van hierdie vlieëniers bespreek: "This unit played a very useful part in the preparation for the Army advance to be undertaken in November, 1941."¹⁴²

In soverre die twee Suid-Afrikaanse vegvliegtuigeskaders, te wete Nos. 1 en 2 Eskaders betref, is 'n totaal van 770 uur en 15 minute gedurende Oktober 1941, aan krygsvlugte gespandeer.¹⁴³

141. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, pp: 224-226; 229-230; 232-233 en 238-240.

142. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, p. 202.

143. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, p. 248.

Die grootste gedeelte van hierdie krygsvlugte, naamlik 61 persent,¹⁴⁴ is aan offensiewe vlugte in die Tobruk - Bardia - Maddalena-gebied uitgevoer.¹⁴⁵ Die doel van hierdie krygsvlugte was om vyandelike vliegtuie wat hulle in daardie gebied bevind het, aan te val en te vernietig.¹⁴⁶ 'n Verdere 19 persent van die krygsvlugte is aan die begeleiding van bomwerpers afgestaan,¹⁴⁷ terwyl die beskerming van skepskonvooe elf persent van die krygsvlugte uitgemaak het.¹⁴⁸ Die res van die krygsvlugte, dit wil sê nege persent, is aan defensiewe optredes gewy.¹⁴⁹

-
144. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, pp. 216 - 248.
145. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, pp. 216 - 248.
146. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, pp 216 - 248.
147. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, pp. 216 - 248.
148. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, pp. 216 - 248.
149. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, pp. 216 - 248.



Gedurende hierdie onderskeie krygsvlugte, is daar net soos in die geval van die Suid-Afrikaanse bomwerpereskaders, gemengde suksesse behaal. In soverre dit die vernietiging van vyandelike vegvliegtuie betref, is ses Duitse Bf 109-vegvliegtuie vernietig,¹⁵⁰ vir die verlies van vier Suid-Afrikaanse P-40B Tomahawk IIA-vegvliegtuie en vier Hurricane-vegvliegtuie.¹⁵¹

Belangrik is egter die feit dat in die vyf keer (58 krygsvlugte), wat die Suid-Afrikaanse vegvliegtuie behulpsaam was met die begeleiding van bomwerpers, geeneen van hierdie begeleide vliegtuie deur vyandelike vegvliegtuie neergeskiet is nie.¹⁵² Alhoewel die Suid-Afrikaanse vegvliegtuigeskaders nie alleen vir die begeleiding verantwoordelik was nie, het hulle nogtans tot die suksesvolle afhandeling van hierdie taak 'n bydrae gelewer.

-
150. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, p. 249.
151. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, pp. 222-249.
152. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, pp. 222-249.

Gedurende November 1941, sou die lugoorlog in Noord-Afrika in intensiteit toeneem. Waar die Suid-Afrikaanse bomwerpereskaders hulle aandag in Oktober 1941, hoofsaaklik op die vernietiging van vyandelike voorrade en toevoerlinies toegespits het, sou hulle gedurende die eerste helfte van November, meer op aanvalle op vyandelike landingsvelde konsentreer.¹⁵³ Hierdeur sou daar derhalwe gepoog word om die lugoorlog wat alreeds in 'n groot mate vanweë die Geallieerde aanvalle op die verbindingslinies en voorraadopslagplekke van die Spilmoondhede bestaan het, te behou. Met die aanvang van operasie "Crusader" op 18 November 1941, het die bomwerpereskaders van die Suid-Afrikaanse Lugmag, naamlik Nos. 12 en 21 Eskaders, die grootste persentasie van hulle krygsvlugte ter ondersteuning van die Geallieerde landmagte uitgevoer. (No. 24 Eskader, wat besig was om opleiding op die Amerikaanse DB-7B Boston III-bomwerpers te ondergaan, het eers op 17 November¹⁵⁴ aan die krygsverrigtinge begin deelneem, en die meeste van hulle vlugte was nie offensief van aard nie, maar meerendeels op verkenning toegespits).

153. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, November 1941, p. 279.

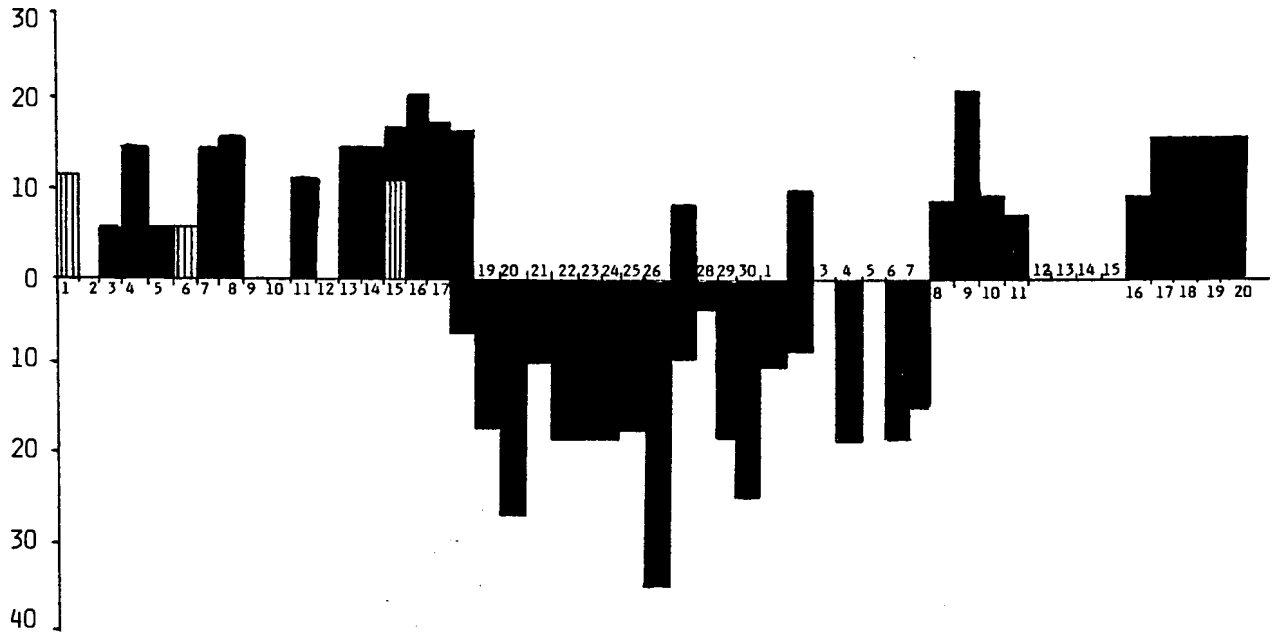
154. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 210, Lêer EA/5/B, Brief Squadron Histories, April '41 to February '44, (re Nos. 12, 21 and 24 Squadrons), p. 1.

In dieselfde tydperk het die Suid-Afrikaanse vegvliegtuigeskaders hulle aandag op offensiewe patrollies, die beskerming van die lugruim bokant die Geallieerde troepe en die begeleiding van bomwerpers, bepaal.¹⁵⁵

Om die effektiwiteit van die betrokke eenhede van die Suid-Afrikaanse Lugmag in die uitvoering van hierdie spesifieke take te evalueer, sal daar eerstens 'n ondersoek ingestel word na die optrede van die Suid-Afrikaanse bomwerpereskaders. Tweedens sal die optrede van die vegvliegtuigeskaders onder die loep geneem word.

Om die optrede van die Suid-Afrikaanse Lugmag se bomwerpereskaders na waarde te skat, is 'n grafiese voorstelling van hulle daaglikse krygsvlugte vir die tydperk 1 November tot 20 Desember 1941 gemaak.

155. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, November 1941, asook Narrative of Operations in the Middle East, December 1941.



Alle krygsvlugte wat ter ondersteuning van die Geallieerde landmagte uitgevoer is, is aan die onderkant van die X-as aangedui, terwyl aanvalle op vyandelike landingsvelde aan die bokant van die X-as aangetoon word. Aanvalle op vyandelike hawens en voorraadlinies, soos op 1, 6 en 15 November 1941 uitgevoer is, is met vertikale lyne aangedui.

Bostaande grafiese voorstelling mag egter misleidend wees in dié sin dat dit sou skyn asof die bomwerpereskaders, tydens 10 van die 50 dae nie aan operasies deelgeneem het nie. Dit is egter nie die geval nie. Twee van hierdie dae, naamlik 9 en 10 November, is die bomwerpers gebruik om na die bemanning van 'n Amerikaanse bomwerper te soek wat vermoedelik in vyandelike gebied neergestort

het.¹⁵⁶ Op 10 November het 'n Maryland-bomwerper van No. 12 Eskader dan ook die bemanning opgespoor, waarna 'n Lysander-vliegtuig van die Geallieerde Lugmag na die gebied geleide gedoen is om die gestrande bemanningslede op te pik.¹⁵⁷

Reën en sandstorms het veroorsaak dat die bomwerpers 'n verdere drie dae nie aan operasies kon deelneem nie,¹⁵⁸ terwyl die bomwerpers vir twee dae doelloos op 'n gereedheidsgrondslag gewag het om teikens wat deur die Leër aan hulle uitgewys sou word,¹⁵⁹ aan te val. Verder is daar ook nie op die grafiese voorstelling aangedui dat die Maryland-bomwerpers vir twee dae lank die ongewone rol van vegvliegtuie moes vertolk toe aanvalle op Duitse vragvliegtuie, wat voorrade aan hulle troepe vanaf Kreta vervoer het, gedoen is nie.¹⁶⁰

-
156. S.A.W.- Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, November 1941, pp. 292-293.
157. S.A.W.- Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, November 1941, p. 293
158. S.A.W.- Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, December 1941, pp. 358, 361, 377-378.
159. S.A.W.- Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, December 1941, pp. 375, 377.
160. S.A.W.- Argief: Air "I", Houer 17, Lêer "I" Air: 18, R.A.F. - M.E. weekly operational summaries, Lêer AF/6/B/10/3, p. 4.

Wanneer die gemiddelde aantal krygsvlugte van die Suid-Afrikaanse bomwerpereskaders gedurende die 50 dae onder bespreking geneem word, vind ons dat elke eskader 'n gemiddelde van 7,9 bomwerpers aan operasies per dag afgestaan het ¹⁶¹ - 'n baie hoë syfer as daar in aanmerking geneem word dat daar van die bomwerpers verwag is om nege bomwerpers per offensiewe operasie in die lug te hê. ¹⁶² Hierdie syfer sou egter in die maande wat sou volg baie meer word, maar later meer daaroor.

Die suksesse waarmee die Suid-Afrikaanse Lugmag hulle aanvalle op vyandelike landingsvelde en troepestellings uitgevoer het, is moeilik bepaalbaar, aangesien 10/10 wolke gedurende die eerste paar weke van November oor die vyandelike landingsvelde aanwesig was ¹⁶³ en die verkreeë resultate dus nie deur foto's geëvalueer kon word nie.

161. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, November 1941 asook War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, December 1941.

162. S.A.W. - Argief: D.G.A.F. Groep 2, Houer 29, Lêer 24/6/3B, Intelligence, Inlae 3, Tactical and Technical Notes no. 22.

163. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, November 1941, pp. 286-311.

Wanneer wolke egter nie die teikengebied versper het nie, is goeie resultate behaal en enkele voorbeelde sal vervolgens aangetoon word. Op 8 Desember 1941, het sewe Maryland-bomwerpers Derna-landingsveld aangeval.¹⁶⁴ Twee bomwerpers moes kort nadat hulle opgestyg het, as gevolg van masjienprobleme na hulle landingsvelde terugkeer.¹⁶⁵ Nogtans is in hierdie aanval nege vyandelike vliegtuie op die grond vernietig, terwyl ander vliegtuie ook deur bomme in die omgewing beskadig moes gewees het.¹⁶⁶

-
164. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary
S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East,
December 1941, p. 366.
165. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary
S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East,
December 1941, p. 366.
166. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary
S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East,
December 1941, p. 366.

'n Verdere voorbeeld van die meer suksesvolle aanvalle van die Suid-Afrikaanse bomwerpers op vyandelike landingsvelde het op 17 Desember 1941 plaasgevind, toe nege bomwerpers van Nos. 12 en 21 Eskaders Barce-landingsveld aangeval het.¹⁶⁷ Tydens hierdie aanval is 15 vyandelike vliegtuie op die grond vernietig,¹⁶⁸ terwyl Suid-Afrikaanse verliese een vliegtuig was wat met die terugkeer in 'n ongeluk op sy eie landingsveld betrokke was.¹⁶⁹

Wat die samewerking tussen die land- en lugmagte gedurende operasie "Crusader" betref, was dit aanvanklik baie swak en die

-
167. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, December 1941, p. 380.
168. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, December 1941, p. 380.
169. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, December 1941, p. 380.

skrywers van die amptelike Britse geskiedenis van die Tweede Wêreldoorlog sê onomwonde: "The attempts by day-bombers to provide direct support proved disappointing. Many of them were kept 'at call' awaiting the opportunity to deal quickly with some worth-while target chosen by the army, but the call seldom came."¹⁷⁰

Die rede vir die onvermoë van die leër om die ligte bomwerpers te gebruik, kan veral daarin gevind word dat die Britse Agtste Leër nog nie genoeg ervaring gehad het van hierdie tipe oorlogvoering nie.¹⁷¹ Gekoppel hiermee was ook die feit dat generaal A. Cunningham, bevelvoerder van die Leër, 'n oordrewe sin vir geheimhouding gehad het. Hy het byvoorbeeld verseg om sy planne voor die inval in Libië aan lugmaarskalk Tedder voor te lê, met die gevolg dat die Lugmag hulle eie plan van aksie moes opstel.¹⁷²

-
170. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, T.P. Gleave: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. III, p. 51.
171. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, T.P. Gleave: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. III, p. 51.
172. Aantekeninge ontvang van luitenant-generaal H.J. Martin.

Om egter voor te gee dat daar geen samewerking tussen die land- en lugmagte tydens operasie "Crusader" was nie, sou foutief wees.

Daar was wel 'n mate van samewerking, soos in die volgende voorbeeld geïllustreer word.

'n Kolonne vyandelike tenks wat in die Sidi Omar-gebied opgemerk is, is deur bomwerpers van No. 12 en 21 Eskaders op 25 November 1941 aangeval.¹⁷³ Hierdie gepantserde magte het nie alleen vir die grondmagte nie, maar ook vir die lugmag 'n bedreiging ingehou, daar hulle landingsvelde in gevaar gestaan het om verower te word.¹⁷⁴ Hierdie aanval van die bomwerpers was uiters suksesvol wat dan ook daartoe gelei het dat die gevaar effektief geneutraliseer is.¹⁷⁵

-
173. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, November 1941, p. 315.
174. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, November 1941, pp. 315 en 316.
175. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, November 1941, pp. 315 en 316.



Die rol wat die vegvliegtuie in hierdie operasie vertolk het, was tweërlei van aard. In die eerste plek is offensiewe vlugte onderneem, waartydens daar gepoog is om soveel vyandige vliegtuie as moontlik te vernietig.¹⁷⁶ Hierbenewens was die doel om terselfdertyd aan die Geallieerde grondtroepe lugdekking teen vyandelike bomaanvalle te verleen.¹⁷⁷

In die tweede plek sou die begeleiding van Geallieerde bomwerpers een van die belangrikste funksies van die vegvliegtuie wees.¹⁷⁸ Hierdie funksie is dan ook deur die vegvlieëners met nougesetheid deurgevoer, soos uit onderstaande statistieke afgelei kan word.

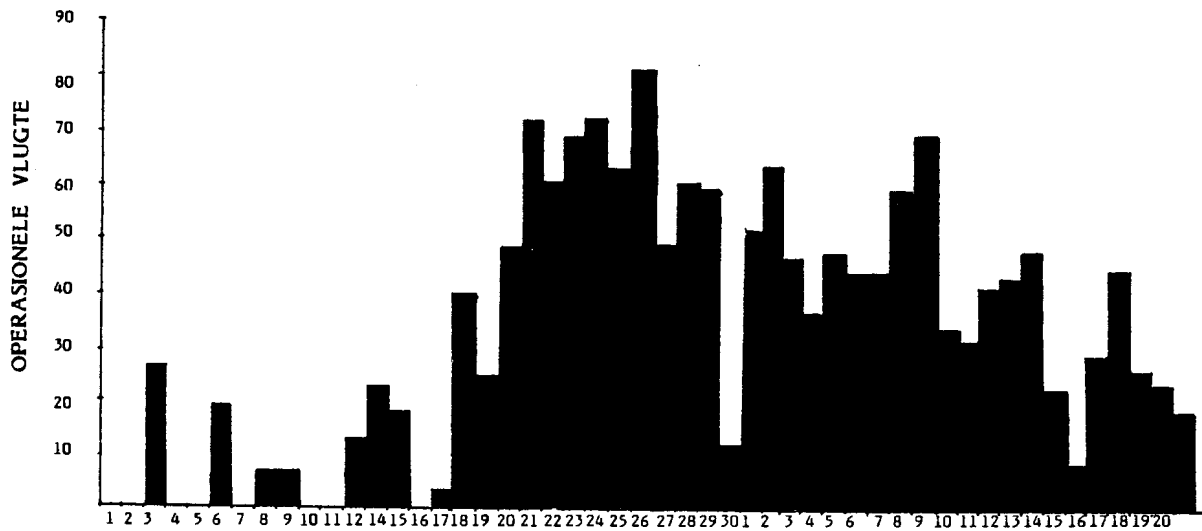
In die tydperk vanaf 18 November 1941 tot 31 Desember van dieselfde jaar, is bomwerpers van No. 3 (S.A.) Vleuel by 33 geleenthede deur vegvliegtuie na en van die teikengebied vergesel - 'n totaal van

-
176. S.A.W. - Argief: D.G.A.F. Groep 2, Houer 36, Lêer 24/7/4, Operations, Operational Tactics - Fighter Aircraft, Vol. I, Inlae 39, Middle East Tactical Memorandum, No. 12 (Fighter Sweeps).
177. S.A.W. - Argief: D.G.A.F. Groep 2, Houer 36, Lêer 24/7/4, Operations, Operational Tactics - Fighter Aircraft, Vol. I, Inlae 39, Middle East Tactical Memorandum, No. 12 (Fighter Sweeps).
178. S.A.W. - Argief: D.G.A.F. Groep 2, Houer 29, Lêer 24/6/3B, Intelligence, Inlae 3, Tactical and Technical Notes no. 22.

278 krygsvlugte.¹⁷⁹ Gedurende al hierdie begeleide krygsvlugte het vyandelike vegvliegtuie by nege geleenthede gepoog om die bomwerpers aan te val,¹⁸⁰ dog sonder enige sukses.¹⁸¹ In dieselfde tydperk is bomwerperformasies van No. 3 (S.A.) Vleuel, wat nie deur vegvliegtuie vergesel is nie¹⁸² by dertien geleenthede deur vyandelike vegvliegtuie aangeval, waartydens 18 bomwerpers neergeskiet is.¹⁸³

-
179. S.A.W. - Argief: D.G.A.F. Groep 2, Houer 36, Lêer 24/7/4, Operations, Operational Tactics - Fighter Aircraft, Vol. I, Inlae 34, Middle East Tactical Memorandum, No. 6 (Close Escort Tactics).
180. S.A.W. - Argief: D.G.A.F. Groep 2, Houer 36, Lêer 24/7/4, Operations, Operational Tactics - Fighter Aircraft, Vol. I, Inlae 34, Middle East Tactical Memorandum, No. 6 (Close Escort Tactics).
181. S.A.W. - Argief: D.G.A.F. Groep 2, Houer 36, Lêer 24/7/4, Operations, Operational Tactics - Fighter Aircraft, Vol. I, Inlae 34, Middle East Tactical Memorandum, No. 6 (Close Escort Tactics).
182. S.A.W. - Argief: D.G.A.F. Groep 2, Houer 36, Lêer 24/7/4, Operations, Operational Tactics - Fighter Aircraft, Vol. I, Inlae 34, Middle East Tactical Memorandum, No. 6 (Close Escort Tactics).
183. S.A.W. - Argief: D.G.A.F. Groep 2, Houer 36, Lêer 24/7/4, Operations, Operational Tactics - Fighter Aircraft, Vol. I, Inlae 34, Middle East Tactical Memorandum, No. 6 (Close Escort Tactics).

In onderstaande grafiese voorstelling van die krygsvlugte soos deur die Suid-Afrikaanse vegvliegtuigeskaders in die tydperk 1 November 1941 tot 20 Desember 1941 uitgevoer is, kan duidelik waargeneem word dat ook hierdie eenhede hulle deel tot die Geallieerde lugoffensief bygedra het.



Gedurende November en Desember 1941 het die Suid-Afrikaanse Lugmag 60 vyandelike vliegtuie in luggevegte vernietig,¹⁸⁴ terwyl

184. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, The S.A.A.F.

in East Africa and the Middle East: A chronological survey,

Period May '40 to May '43, S.A.A.F. in Middle East, Chronology 1941, p.2.

Suid-Afrikaanse verliese 52 vliegtuie beloop het.¹⁸⁵ Die Suid-Afrikaanse verlies aan bemanningslede wat òf gedood, òf vermis, òf krygsgevangene geneem is, was soos volg:

ESKADER	GEDOOD	VERMIS	KRYGSGEVANGENE	TOTAAL ¹⁸⁶
1	1	5	4	10
2	-	4	2	6
4	4	-	1	5
12	9	8	6	23
21	5	33	4	42
24	6	8	4	18
40	1	1	-	2
TOTAAL:	26	59	21	106

Na operasie "Crusader" is die bomwerpereskaders van die Suid-Afrikaanse Lugmag aan krygsverrigtinge onttrek,¹⁸⁷ sodat hulle vliegtuie nagesien en herstel kon word.¹⁸⁸ Gedurende hierdie tydperk is No. 21

185. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, November 1941 asook War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, December 1941.

186. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 231, Lêer EB/6, No. 3 Wing SAAF - Extracts from "The SAAF in the Middle East - Important Events," p. 1.

187. S.A.W. - Argief: 3 Wing, Houer 10, History of 3 Wing SAAF, p. 1.

188. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 210, Lêer EA/5/B, Brief Squadron Histories April '41 to February '44, (re Nos. 12, 21 and 24 Squadrons), p. 1.

Eskader van operasies onttrek om met nuwe vliegtuie toegevoeg te word.¹⁸⁹

In die tydperk vanaf Januarie 1942 tot op 25 Mei 1942 het hierdie eskaders dan ook slegs aan 28 aanvalle (219 krygsvlugte), deelge= neem.¹⁹⁰ Afgesien daarvan dat die bomwerpers herstelwerk onder= gaan het, kon die Geallieerde lugmagopperbevel in hierdie stadium vir die Suid-Afrikaanse ligte bomwerpers nie enige nut insien nie. Die rede hiervoor word baie duidelik in 'n artikel wat in die "R.A.F. Review" verskyn het, uiteengesit.

"During the stalemate that existed on the Gazala front during these months, it became increasingly clear that used solely on escorted day raids, Boston squadrons were bound to be unemployed for long periods. Except for isolated raids against enemy aerodromes and a few calls for close support, targets were poor and infrequent; and raids were always limited by the range and other commitments of the Fighter Wings. One abortive and costly raid on Barce had shown the dangers of unescorted raids against deeper targets, and a period of over-sea navigational training, with a view to attacking shipping, had produced no satisfactory results.

189. S.A.W. - Argief: Houer 210, Lêer EA/5/B, S.A.A.F..

Brief Squadron Histories April '41 to February '44,
(re Nos. 12, 21 and 24 Squadrons), p. 1.

190. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 47, Lêer AE/3/B,
Employment of Boston Aircraft on night operations
(No. 3 S.A. Wing), p. 1.

The scope of the Boston as a weapon of attack seemed definitely limited, and its value at this time to the Western Desert Air Force was low".¹⁹¹

Die gevoel van nutteloosheid aan die kant van die Suid-Afrikaanse bomwerpereskaders in hierdie periode word duidelik weerspieël in aantekeninge van luitenant-generaal H.J. Martin wat op daardie stadium in bevel van No. 12 Eskader was, wanneer hy die volgende skryf: "Die eskaders is elke oggend op gereedheidsgrondslag geplaas en is elke aand na sonder vrygelaat - sonder dat enige oproep om hulp ontvang is. 'n Senutergende en sielododende situasie - senuwees was naderhand so styf soos vioolnare met allerhande onwenslike gevolge."¹⁹²

In die tussentyd het die Suid-Afrikaanse vegvliegtuigeskaders met hulle offensiewe krygsvlugte in Noord-Afrika voortgegaan. Waar die Suid-Afrikaanse bomwerpereskaders byvoorbeeld gedurende April 1942 slegs 48 krygsvlugte uitgevoer het,¹⁹³ het die vegvliegtuig=

191. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 210, Lêer EA/5/B, "Night Operations by Bostons" - with special reference to 3 Wing - Extract from R.A.F. Review No. 2, p. 100.

192. Aantekeninge ontvang van luitenant-generaal H.J. Martin in 1986.

193. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 91, Lêer WD.AIR: 86, Narrative, Shortname; SAFNAR, Vol. 3, April 1942, May 1942, June 1942, Narrative of South African Air Force operations in Middle East - April 1942, p. 153.

eskaders, wat uit Nos. 1, 2, 4 en 5 Eskaders bestaan het, altesaam 964 krygsvlugte uitgevoer.¹⁹⁴ (No. 5 Eskader, wat met P-40B Tomahawk IIA-vegvliegtuie toegerus was, het op 2 Maart 1942 vir die eerste keer aan operasies deelgeneem).¹⁹⁵

3. DUITSE OFFENSIEF EN DIE "GAZALA GALLOP"

Dit is heel verstaanbaar dat daar onder die geleedere van die Suid-Afrikaanse bomwerpereskaders 'n gevoel van mismoedigheid op die vooraand van Rommel se offensief in Mei 1942 bestaan het. Hierdie gevoel word ook in die volgende inskrywing in No. 3 (S.A.) Vleuel se oorlogsdagboek weerspieël: "A battle is imminent and there is uneasiness, with this dead kind of luck upon it, whether the Wing will be able to play its part as it should."¹⁹⁶

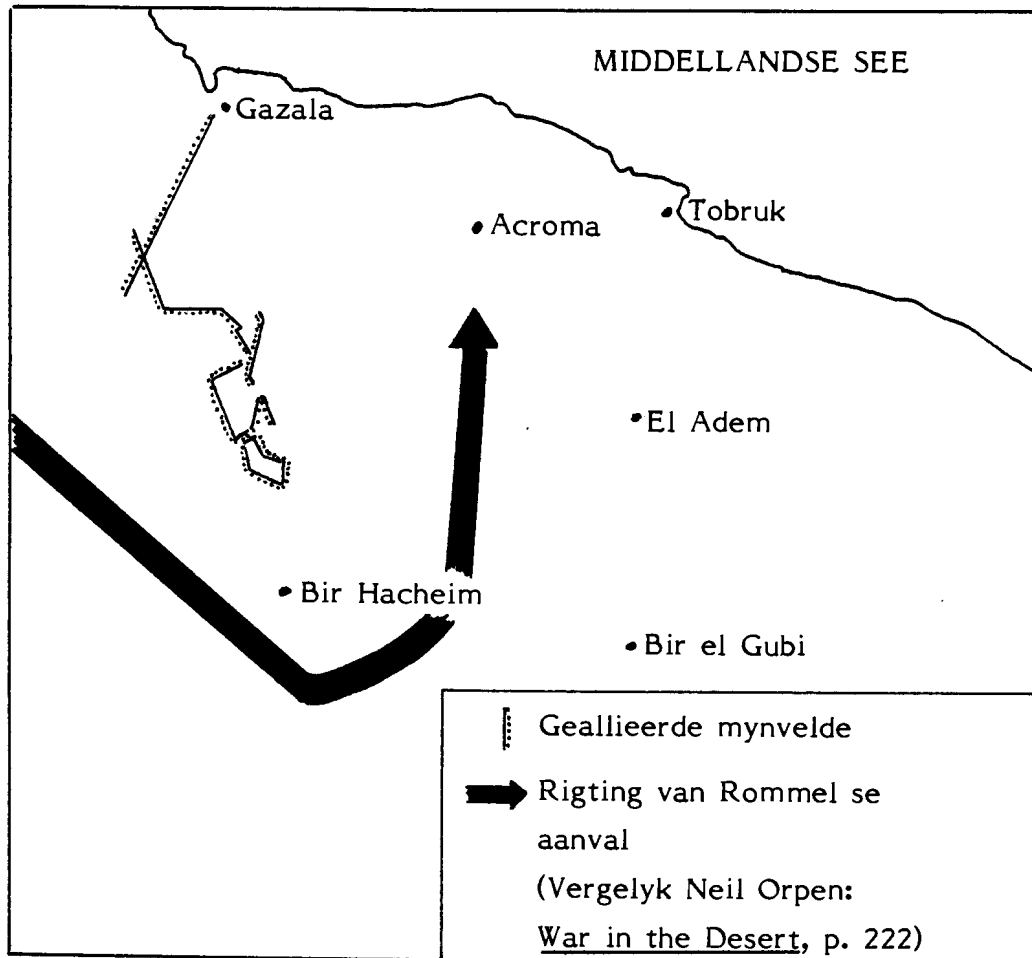
Hierdie verwagte aanval van Rommel het dan ook op 26 Mei 1942

194. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 91, Lêer WD. AIR: 86, Narrative, Shortname; SAFNAR, Vol. 3, April 1942, May 1942, June 1942, Narrative of South African Air Force operations in Middle East - April 1942, p. 153.

195. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, The S.A.A.F. in East Africa and the Middle East: A chronological survey, Period May '40 to May '43, The S.A.A.F. in Middle East, Chronology 1942,p.1

196. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 91, Lêer WD. AIR: 86, Narrative, Shortname; SAFNAR, Vol. 3, April 1942, May 1942, June 1942, Narrative of South African Air Force operations in Middle East - May 1942, p. 189.

gematerialiseer,¹⁹⁷ toe die magte van die Spilmoonhdede 'n omsingelings=
beweging op die Geallieerde stellings by Gazala uitgevoer het.



In die daaropvolgende maande sou dit nie alleen die ligte bomwerpers wees wat voor hulle belangrikste toets tot dusver in die Tweede Wêreldoorlog te staan sou kom nie, maar ook die ander eenhede van die Suid-Afrikaanse Lugmag.

197. S.A.W. - Argief: 3 Wing, Houer 10, History of 3 Wing SAAF, p. 1.

In hierdie stadium is dit belangrik om daarop te wys dat daar met vrug van bomwerpers op die slagveld gebruik gemaak kan word waar 'n weermag se eie troepe besig is om te retireer. Waar die bomwerpers dan hulle aanvalle teen die oprukkende magte konsentreer om hulle te vertraag, word aan hulle eie troepe die geleentheid gebied om op 'n gedissiplineerde wyse na beter stellings terug te val. Dit moet egter onthou word dat dit nie binne die lugmag se vermoë is, om die oprukkende magte tot stilstand te dwing nie. Hierdie onredelike verwagting is byvoorbeeld deur lede van die Britse Parlement gekoester, toe 'n mosie van wantroue in die Britse premier op 1 Julie 1942 gestel is.¹⁹⁸

Om die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag in hierdie tydperk na waarde te skat, sal daar allereers gekyk word na die optrede van hierdie lugmag voor en tydens die Geallieerde terugval na El Alamein. Daarna sal daar aandag gegee word aan hulle optrede in die tydperk vanaf Rommel se pogings om deur die verdedigingslyn by El Alamein te breek, tot met die Geallieerde offensief in Oktober 1942.

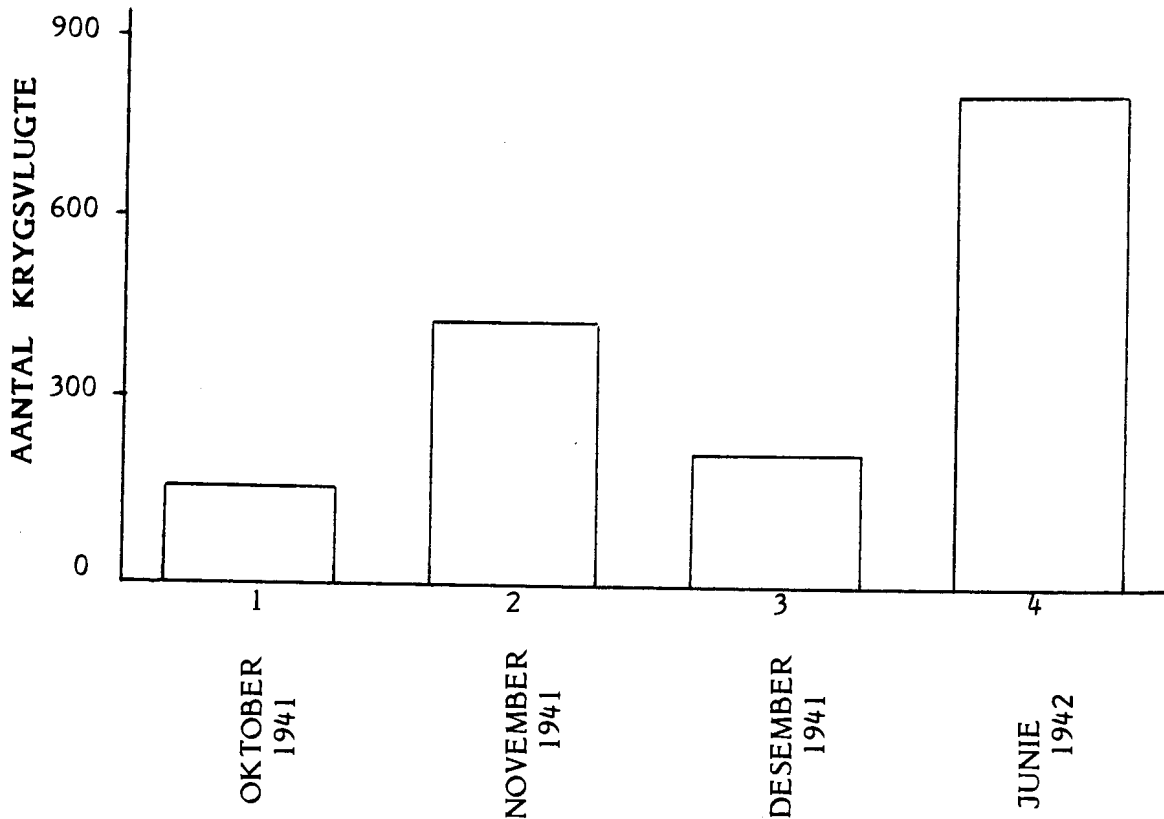
Wat die Suid-Afrikaanse bomwerpers se rol tydens die krisismaand van Junie 1942 betref, is dit duidelik as na onderstaande grafiese voorstelling van die aantal krygsvlugte gekyk word, dat hulle meer krygsvlugte in hierdie maand, naamlik 814, onderneem het,¹⁹⁹

-
198. Winston S. Churchill: The Second World War, Vol. 4, (The Hinge of Fate), p. 308.
199. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 91, Lêer WD. AIR: 86, Narrative, Shortname; SAFNAR, Vol. 3, April 1942, May 1942, June 1942, Narrative of South African Air Force operations in Middle East - June 1942, p. 236.



as in die drie maande voor en tydens operasie "Crusader".

GRAFIESE VOORSTELLING VAN AANTAL KRYGSVLUGTE



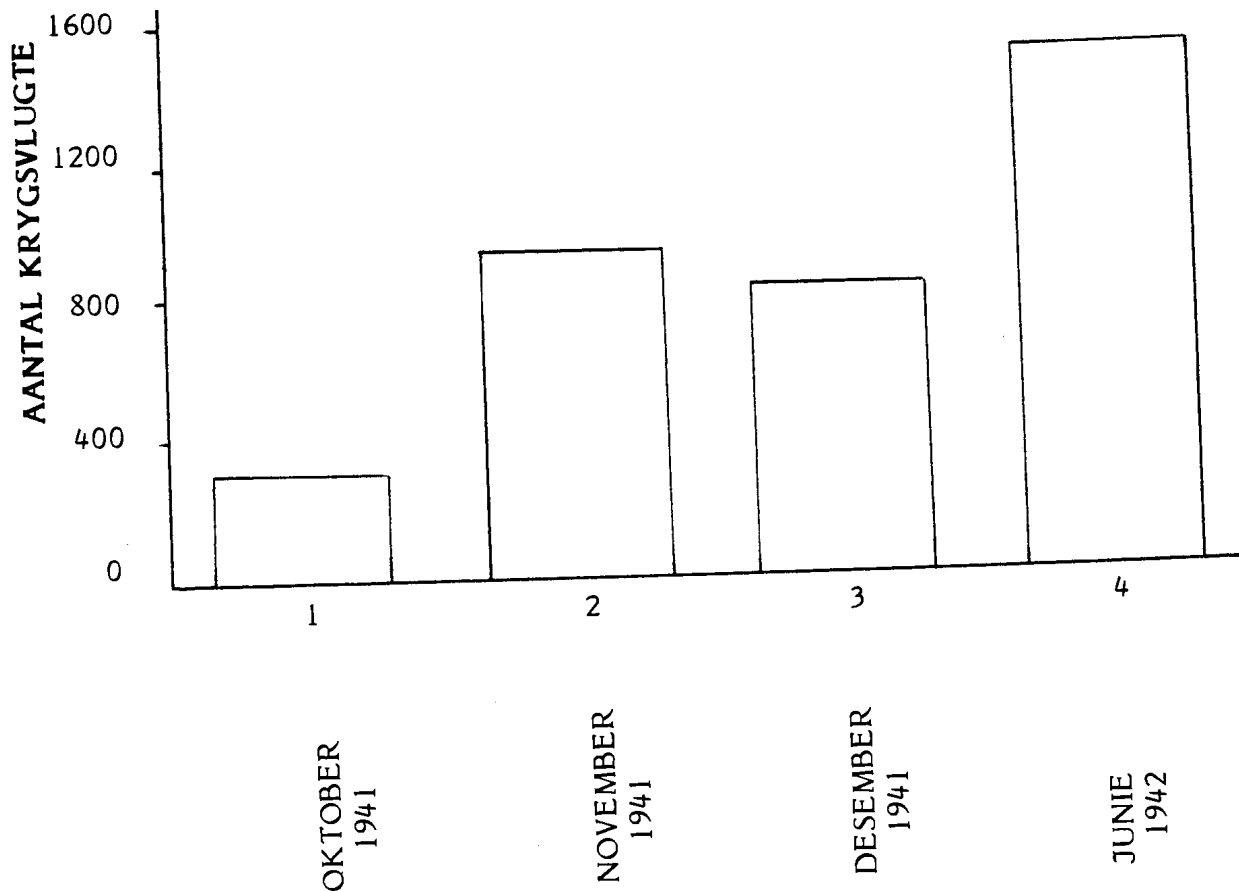
Dit was egter nie alleenlik die bomwerpereskaders wat gedurende Junie 1942 vir 'n rekord aantal krygsvlugte gesorg het nie, maar ook die vegvliegtuigeskaders. Weer eens is daar in onderstaande grafiese voorstelling die vergelykende aantal krygsvlugte van die laaste drie maande van 1941 en Junie 1942 geneem.

Van die 1 495 krygsvlugte²⁰⁰ wat die vegvliegtuigeskaders gedurende Junie 1942 onderneem het, het No. 1 Eskader, wat in daardie stadium

200. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 91, Lêer WD. AIR: 86, Narrative, Shortname; SAFNAR, Vol. 3, April 1942, May 1942, June 1942, Narrative of South African Air Force operations in Middle East - June 1942, p. 236.

in Alexandrië en Port Said gestasioneer was,²⁰¹ 556 krygsvlugte onderneem. No. 2 Eskader het 334 krygsvlugte, No. 4 Eskader 306 krygsvlugte en No. 5 Eskader 299 krygsvlugte onderneem.²⁰²

GRAFIESE VOORSTELLING VAN AANTAL KRYGSVLUGTE



Alhoewel daar 'n rekord aantal krygsvlugte deur die verskillende eskaders van die Suid-Afrikaanse Lugmag gedurende Junie onderneem is, kom 'n mens weer voor die vraag te staan, hoe EFFEKTIEF

-
201. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, The S.A.A.F. in East Africa and the Middle East: A chronological survey, Period May '40 to May '43, The S.A.A.F. in Middle East, Chronology 1942, p. 2
202. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 91, Lêer WD. AIR: 86, Narrative, Shortname; SAFNAR, Vol. 3, April 1942, May 1942, June 1942, Narrative of South African Air Force operations in Middle East - June 1942, p. 236.



was hierdie krygsvlugte en is daar aan die VEREISTES wat aan 'n lugmag in hierdie omstandighede gestel is, voldoen?

Om 'n antwoord op bogenoemde vrae te kry, moet ons ons eers ver= gewis watter vereistes daar aan vegvliegtuie en ligte bomwerpers gestel sou word waar 'n leërmag besig is om voor 'n oprukkende vyandelike mag te retireer.

Wat die bomwerpermag in sulke omstandighede betref, is die antwoord voor-die-hand-liggend. Hulle primêre doel sou wees om die vyandelike magte in so 'n mate te vertraag en terselfdertyd gevoelige verliese toe te dien, dat die retirerende magte se terugtog ordelik en gedissi= plineerd kan plaasvind. Terselfdertyd sou die verkryging van lokale lugoorheersing imperatief wees om immunititeit teen vyandelike lug= aanvalle te verseker. In die verkryging van hierdie lokale lugoorheer= sing sou die ligte bomwerpers, bygestaan deur swaar bomwerpers, voortdurend aanvalle op vyandelike landingsvelde uitvoer.

Aan die ander kant sou die vegvliegtuigmag moes verseker dat die bomwerpers ongehinderd met hulle onderskeie take voortgaan, deur aan hulle begeleiding te verskaf asook om vyandelike vliegtuie in die lug en op die grond aan te val en te vernietig.

Afgesien van bogenoemde funksies was dit ook die lugmag se verant= woordelikheid om te sorg dat geen verrassingsbewegings deur die vyandelike grondmagte uitgevoer word om die retirerende magte

onverhoeds te betrap nie. Om die terugvallende grondmagte dus op die hoogte van sake aangaande die bewegings van die aanvallende magte te hou, sou die lugmag voortdurend verkenningsvlugte oor die vyandelike gebiede moes uitvoer. Uit die onderstaande gegewens skyn dit dat die verskillende eenhede van die Suid-Afrikaanse Lugmag in 'n groot mate aan die vereistes wat daar aan hulle gestel is, vol=doen het.

Wat die vegvliegtuigeskaders in hierdie tydperk betref, het die vegvlieëniers van Nos. 2, 4 en 5 Eskaders, 33 vyandelike vliegtuie verwoes,²⁰³ terwyl Suid-Afrikaanse verliese drie vlieëniers gedood en sewe vermis, beloop het.²⁰⁴ Afgesien van hierdie aggressiewe optrede van die vegvliegtuigeskaders om lokale lugsuperioriteit te verkry, het hulle ook uitmuntend gevaar waar hulle begeleiding aan bomwerpers verskaf het. In al die krygsvlugte waar die vegvliegtuie van Nos. 2, 4 en 5 Eskaders begeleiding aan die ligte bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag verskaf het, is geen bomwerpers as gevolg van vyandelike vegvliegtuig-optredes neergeskiet nie.²⁰⁵ Soos dit dan ook gestel

203. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 91, Lêer WD. AIR: 86, Narrative, Shortname; SAFNAR, Vol. 3, April 1942, May 1942, June 1942, Narrative of South African Air Force operations in Middle East - June 1942, p. 282.

204. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, The S.A.A.F. in East Africa and the Middle East: A chronological survey, Period May '40 to May '43, S.A.A.F. in Middle East, Chronology 1942, p. 2.

205. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 91, Lêer WD. AIR: 86, Narrative, Shortname; SAFNAR, Vol. 3, April 1942, May 1942, June 1942, Narrative of South African Air Force operations in Middle East - June 1942, p. 232.



is: "Nos. 2, 4 and 5 Squadrons particularly distinguished themselves on these duties and were, in fact, being regarded as the premier fighter Squadrons in the Western Desert ..."²⁰⁶

In soverre dit bomaanvalle op die oprukkende vyandelike magte betref, het die ligte bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag hulself laat geld. Om die effektiwiteit waarmee hierdie aanvalle uitgevoer is te illustreer, word 'n enkele aanhaling uit die oorlogsdagboek van No. 3 (S.A.) Vleuel geneem: "...it is reported that yesterday afternoon the G.O.C., 8th Army called personally at A.H.Q. to deliver a message from the G.O.C., 30 Corps, congratulating and thanking the Boston Squadrons for their magnificent work during the day and the day before. Their work, he said, had held up the enemy for three days and so allowed his force to withdraw to better positions."²⁰⁷ Op 15 en 16 Junie het die twee Suid-Afrikaanse bomwerpereskaders meer as 100 krygsvlugte uitgevoer.²⁰⁸

-
206. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 91, Lêer WD. AIR: 86, Narrative, Shortname; SAFNAR, Vol. 3, April 1942, May 1942, June 1942, Narrative of South African Air Force operations in Middle East - June 1942, p. 232.
207. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 91, Lêer WD. AIR: 86, Narrative, Shortname; SAFNAR, Vol. 3, April 1942, May 1942, June 1942, Narrative of South African Air Force operations in Middle East - June 1942, p. 232.
208. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 91, Lêer WD. AIR: 86, Narrative, Shortname; SAFNAR, Vol. 3, April 1942, May 1942, June 1942, Narrative of South African Air Force operations in Middle East - June 1942, p. 231.



In hoe 'n mate het eskaders wat verkenningswerk moes doen, hulle van hulle taak gekwyt? In 'n verslag van die Britse Lugmag rakende hierdie periode, word die bydrae van verkenningseskaders, waaronder No. 40 Eskader van die Suid-Afrikaanse Lugmag,²⁰⁹ soos volg uitgestip: "The lessons learnt concerning the employment of reconnaissance Squadrons during 'Crusader' was well applied to the present campaign. Previously, information brought back, particularly by Army Co-operation Squadrons, had been used chiefly to direct movements of the ground forces.

In this campaign, however, such information was used in addition to direct the Army's long range Artillery, the light bombers ...

The two squadrons concerned were No. 40 Squadron S.A.A.F. (attached to 30 Corps) and No. 208 Squadron (attached to 13 Corps), ... No. 40 Squadron S.A.A.F. had been extremely active. One result of its labours was that Rommel achieved neither a tactical nor a strategical surprise."²¹⁰

209. No. 40 Eskader van die Suid-Afrikaanse Lugmag het op 13 September 1941 in die Midde-Ooste aangekom. Vergelyk S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, The S.A.A.F. in East Africa and the Middle East: A chronological survey, Period May '40 to May '43, The S.A.A.F. in Middle East, Chronology 1941, p. 2.

210. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 91, Lêer WD. AIR: 86, Narrative, Shortname; SAFNAR, Vol. 3, April 1942, May 1942, June 1942, Narrative of South African Air Force operations in Middle East - June 1942, p. 233.



Daar moet egter ook onthou word dat tydens Rommel se opmars na Egipte, die Duitse en Italiaanse Lugmagte agtergelaat is, wat die optrede van die Geallieerde lugmagte baie vergemaklik het. Hierdie feit word dan ook duidelik in 'n inskrywing in die Deutsches Afrika Korps se oorlogsdagboek van 24 Junie 1942, na 'n aanval deur bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag weerspieël, toe die volgende opmerking (in Afrikaans vertaal) gemaak is: "Geen teken van die Luftwaffe."²¹¹ Die belangrikste rede hiervoor was dat, "... the enemy, including Rommel himself, were learning what the Desert Air Force already knew - that much preparation and ample transport were required if aircraft were to be able to reach out ahead of, or even to keep up with, a rapid advance by their own troops".²¹²

Tot in hierdie stadium is daar veral aan die optrede van die Suid-Afrikaanse bomwerpers en vegvliegtuie aandag gegee. In hoe 'n mate het die samewerking tussen die bomwerpers en die vegvliegtuie aan die Geallieerde kant tot die sukses al dan nie van

-
211. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, T.P. Gleave:
History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. III, p. 283.
212. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, T.P. Gleave:
History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. III, pp. 283 - 284.



die Suid-Afrikaanse Lugmag in die tydperk onder bespreking bygedra?
Om 'n antwoord op hierdie vraag te kry, sal daar in die volgende
paragrafe 'n kursoriese ontleding van hierdie aspek gemaak word.

Samewerking tussen bomwerpers en vegvliegtuie

In 'n vorige studie wat deur die ondersoeker onderneem is,²¹³
is die kwessie van samewerking tussen bomwerpers en vegvlieg=
tuie aan Geallieerde kant in Egipte tydens die Tweede Wêreld=
oorlog volledig ondersoek. In hierdie verband is die uitla=
ting dan ook na afloop van Rommel se opmars na Egipte
gemaak dat "...die Geallieerde Lugmag, en in besonder die
Suid-Afrikaanse Lugmag, nie ten opsigte van hulle taktiek
gestagneer het nie, maar dat hulle hulself kon aanpas by
veranderde omstandighede. Hier word veral gedink aan die
verskillende nuwe formasies wat deur die begeleidende veg=
vliegtuie gevolg is, om te verseker dat die bomwerpers te
alle tye teen Duitse en Italiaanse vegvliegtuie beskerm kon
word."²¹⁴

-
213. N. Wandrag: Die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag
in die bomwerper-vegvliegtuig-taktiek van die Geallieerde
Lugmag in Noord-Afrika, 1941 - 1943.
214. N. Wandrag: Die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag
in die bomwerper-vegvliegtuig-taktiek van die Geallieerde
Lugmag in Noord-Afrika, 1941 - 1943, p. 108.

Hierdie samewerking tussen die Britse en Suid-Afrikaanse vegvliegtuie en bomwerpers sou, soos reeds op bladsy 172 van hierdie ondersoek gemeld, daartoe aanleiding gee dat die bemannings van die bomwerpers byna sonder enige vrees vir vyandelike lugaanvalle, hulle aandag aan hulle funksies van bomwerping kon spandeer. Die beskerming van die bomwerpers deur die vegvlieëners, alhoewel met swakker vliegtuie as hulle opponente toegerus, betoon nie alleenlik die planmatigheid waarmee daar opgetree is nie, maar ook die durf en moed van die betrokke vlieëners om die bomwerpers aan hulle sorg toevertrou, ten alle koste te beskerm.

Dit sou egter gedurende 1942 wees dat die ligte bomwerper-, sowel as die vegvliegtuigeskaders van die Suid-Afrikaanse Lugmag, hulle staal teen Rommel se magte, asook die Duitse "Luftwaffe" sou toon.

Die rol wat die Suid-Afrikaanse Lugmag gespeel het om Rommel by El Alamein te help stuit

In Julie 1942, het die twee Suid-Afrikaanse bomwerpereskaders van No. 3 (S.A.) Vleuel, in totaal 1 235 krygsvlugte onderneem, terwyl die vegvliegtuigeskaders, te wete Nos. 1, 2, 4, 5 en 7 Eskaders, 2 344 krygsvlugte op hulle kerfstok geplaas het.²¹⁵

Wat die rol van die ligte bomwerpers gedurende hierdie tydperk

215. S.A.W.- Argief: WD (SAAF), Houer 92, Lêer WD.AIR: 87, South African Air Force Narrative, Vol. 4, July 1942, August 1942, September 1942, Bylae "J" (i).

betref, het hierdie eskaders van die Suid-Afrikaanse Lugmag hulle deel gedoen; in die woorde van generaal Oliver Leese, wat in 1943 generaal B.L. Montgomery as bevelvoerder van die Britse Agtste Leër sou opvolg: "... (They) played their part in the breaking up of the German attacks on our positions."²¹⁶ Hierdie welslae wat deur die bomwerpers behaal is, kan hoofsaaklik daaraan toegeskryf word dat gebiedsteikens aangeval en nie puntteikens soos brûe ensovoorts nie. In hierdie poging om die Duitse aanvalle te neutraliseer, het hierdie bomwerpers dan ook onder die Duitsers as die "Sture Achtzehn" bekend gestaan.²¹⁷

Die intensiteit waarmee die twee Suid-Afrikaanse bomwerpereskaders hulle aanvalle op vyandelike teikens uitgevoer het, word ten beste geïllustreer as daar na hulle optrede in die vier dae van 1 tot 4 Julie 1942 gekyk word. In hierdie vier dae het die twee eskaders altesaam 426 krygsvlugte onderneem,²¹⁸ wat soos volg verdeel is.

216. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 210, Lêer EA/5,
S.A.A.F. Contribution to Desert and Italian Campaigns.

217. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 210, Lêer EA/5,
S.A.A.F. Contribution to Desert and Italian Campaigns.

218. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 92, Lêer WD.AIR: 87,
South African Air Force Narrative, Vol. 4, July 1942, August
1942, September 1942, pp. 58 - 73.

<u>DATUM</u>	<u>AANTAL KRYGSVLUGTE</u>
1 Julie	90
2 Julie	97
3 Julie	132
4 Julie	<u>107</u>
TOTAAL	<u>426</u>

Hierdie poging aan die kant van die ligte bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag, het selfs die bewondering van een van die grootste kritici van die gebruik van ligte bomwerpers in Noord-Afrika, vise-lugmaarskalk Arthur Coningham afgedwing, en hom genoop om die volgende boodskap aan No. 3 (S.A.) Vleuel deur te stuur: "The sortie strength and aircraft serviceability of Nos. 12 and 24 Squadrons in particular have made a record that in the circumstances will probably never be beaten. The 8th Army, the Press and the BBC have all wondered at your work, but, in due course, the best testimony will come from the enemy."²¹⁹

Die baie hoë aantal krygsvlugte deur die Suid-Afrikaanse eskaders uitgevoer, was veral te danke aan die metode waarvolgens die bomwerpers sedert 15 Junie 1942 opgestyg het om formasie te vorm voordat krygsvlugte onderneem is. Waar die bomwerpers aanvanklik in seksies van drie en later ses vliegtuie opgestyg het,²²⁰ het hulle

219. S.A.W. - Argief: 3 Wing, Houer 10, History of 3 Wing SAAF, p. 2.

220. N. Wandrag: Die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag in die bomwerper-vegvliegtuig-taktiek van die Geallieerde Lugmag in Noord-Afrika, 1941 - 1943, pp. 89-90.



nou langs mekaar posisie ingeneem, en het die vliegtuie die een na die ander opgestyg soos in onderstaande foto aangetoon word.



(S.A. Weermag) (S.A. Weermag)

Die effek van die Suid-Afrikaanse bomaanvalle moet egter nie alleen gesien word in die materiële verliese wat die vyandelike magte van Rommel toegedien is nie, maar ook in die invloed wat hierdie aanvalle op die moreel van die Duitse en Italiaanse troepe gehad het. Hierdie feit word dan ook baie sterk in die oorlogsdagboek van die 90e Ligte Duitse Divisie geaksentueer, wanneer hulle op 2 Julie 1942 melding maak van die invloed van die aanhoudende bomaanvalle op die moreel van die soldate.²²¹

Die verskillende vegvliegtuigeskaders van die Suid-Afrikaanse Lugmag sou ook in hierdie tyd meer as hulle deel in die lugoerlog in Noord-Afrika doen. Dit was dan ook gedurende Julie dat 'n vegvlieënier van No. 1 Eskader, na 'n geveg met Duitse duikbomwerpers bokant Suid-Afrikaanse stellings opgemerk het: "We'd have shot down more only we ran out of Stukas!"²²² Hierdie opmerking van luitenant R.J. Collingwood was na aanleiding van die sogenaamde "Stuka Party" van 3 Julie 1942 wat soos volg plaasgevind het.

-
221. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 375A, The S.A.A.F. in North Africa, Vol. III, The Battle for Egypt 26 May - 3 November 1942, p. 148.
222. Story of No. 1 Squadron, S.A.A.F., pp. 123 - 124 soos aangehaal deur James A. Brown in Eagles Strike, p. 207.

Terwyl No. 274 Eskader van die Britse Lugmag aan die elf vegvliegtuie van No. 1 Eskader bodekking verskaf het,²²³ is meer as 15 Junkers-duikbomwerpers opgemerk wat op die punt was om Suid-Afrikaanse stellings aan te val.²²⁴ Terwyl No. 274 Eskader die begeleidende Duitse vegvliegtuie die stryd aangesê het, het die vegvliegtuie van No. 1 Eskader die Duitse duikbomwerpers aangeval.²²⁵

Oor die presiese getal Duitse vliegtuie wat in hierdie luggeveg deur vegvlieëniers van No. 1 Eskader afgeskiet is, bestaan daar onduidelikheid. Een bron gee die getal Duitse verliese as dertien Junkersbomwerpers en een Bf 109-vegvlieger,²²⁶ terwyl 'n tweede die Duitse verliese as veertien Junker-1-bomwerpers en een Bf-109F-2-vegvlieger aangee.²²⁷

-
223. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 80, Lêer EA/1/B/17, Middle East Narrative, (Narrative of S.A.A.F. operations in Middle East March 1941 to May 1943), Vol. VI, July - September 1942, p.12154.
224. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 80, Lêer EA/1/B/17, Middle East Narrative, (Narrative of S.A.A.F. operations in Middle East March 1941 to May 1943), Vol. VI, July - September 1942, p.12328.
225. James A. Brown: Eagles Strike, p. 206.
226. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 80, Lêer EA/1/B/17, Middle East Narrative, (Narrative of S.A.A.F. operations in Middle East March 1941 to May 1943), Vol. VI, July - September 1942, p.12330.
227. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, SAAF Chronology Operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 - June 1944, The S.A.A.F. In Middle East, Chronology 1942, p. 3.

Waarnemers van die Geallieerde grondmagte het bevestig dat nege Duitse Junkers-bomwerpers deur No. 1 Eskader neergeskiet is.²²⁸ Daar moet egter onthou word dat die luggeveg ook oor vyandelike gebied en derhalwe buite die gesigsveld van die Geallieerde waarnemers op die grond plaasgevind het. Derhalwe skyn hierdie getal t  min te wees. Word die aantal vernietigde Duitse vliegtuie waarmee die Suid-Afrikaanse vegvlieëniers na afloop van die luggeveg gekrediteer is as maatstaf geneem, het die vlieëniers van No. 1 Eskader 13 Junkers-bomwerpers en een Bf 109F-2-vegvliegtuig neergeskiet.²²⁹

Wat ook al die getal Duitse vliegtuie wat in hierdie luggeveg neergeskiet is, was dit 'n grootse poging deur die elf vegvlieëniers van No. 1 Eskader. Vise-lugmaarskalk Arthur Coningham het dan ook die volgende gelukwense aan die bevelvoerder van No. 1 Eskader, majoor G.J. le Mesurier gestuur: "Congratulations to you, the Squadron and the Wing on the grand Stuka Party. Your success has greatly heartened the Army..."²³⁰

228. S.A.W.- Argief: WD (SAAF), Houer 92, Lêer WD.AIR: 87, South African Air Force Narrative, Volume 4, July 1942, August 1942, September 1942, South African Air Force Narrative, Part III, July, p. 41.

229. S.A.W.- Argief: WD (SAAF), Houer 92, L er WD.AIR: 87, South African Air Force Narrative, Volume 4, July 1942, August 1942, September 1942, South African Air Force Narrative, Part III, July, bylae 'E'.

230. S.A.W.- Argief: WD (SAAF), Houer 92, L er WD.AIR: 87, South African Air Force Narrative, Volume 4, July 1942, August 1942, September 1942, South African Air Force Narrative, Part III, July 1942, p. 67.

4. DIE SLAG VAN EL ALAMEIN EN DIE DAAROPVOLGENDE NEDER-
LAAG VAN DIE DUITSE EN ITALIAANSE MAGTE IN NOORD-AFRIKA

Die volgende tydperk wat onder oë geneem word, naamlik van Augustus 1942 tot Mei 1943, kan in drie fases verdeel word. In die eerste plek word die fase waarin die Geallieerde magte hulle posisie by El Alamein gekonsolideer het, en die gepaardgaande bydrae van die Suid-Afrikaanse Lugmag tot hierdie konsolidasie, van naderby beskou. Die tweede fase word gekenmerk deur die terugval van die Deutsches Afrika Korps na Tunisië. Om die vinnige oprukkende Britse Agtste Leër in hulle aanvalle teen vyandelike stellings te ondersteun, tree die vegvliegtuig-bomwerper nou op die voorgrond en vind ons dat die ligte bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag nie deel sou hê aan aanvalle op Duitse en Italiaanse doelwitte nie. Hierdie toedrag van sake kan veral daaraan toegeskryf word dat probleme ondervind is om genoegsame voorrade vir ligte bomwerpers na landingsvelde ná aan die front te vervoer. Gedurende die derde fase word daar na die oorlog in Tunisië gekyk waar die ligte bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag weer ten volle aan die oorlog sou deelneem.

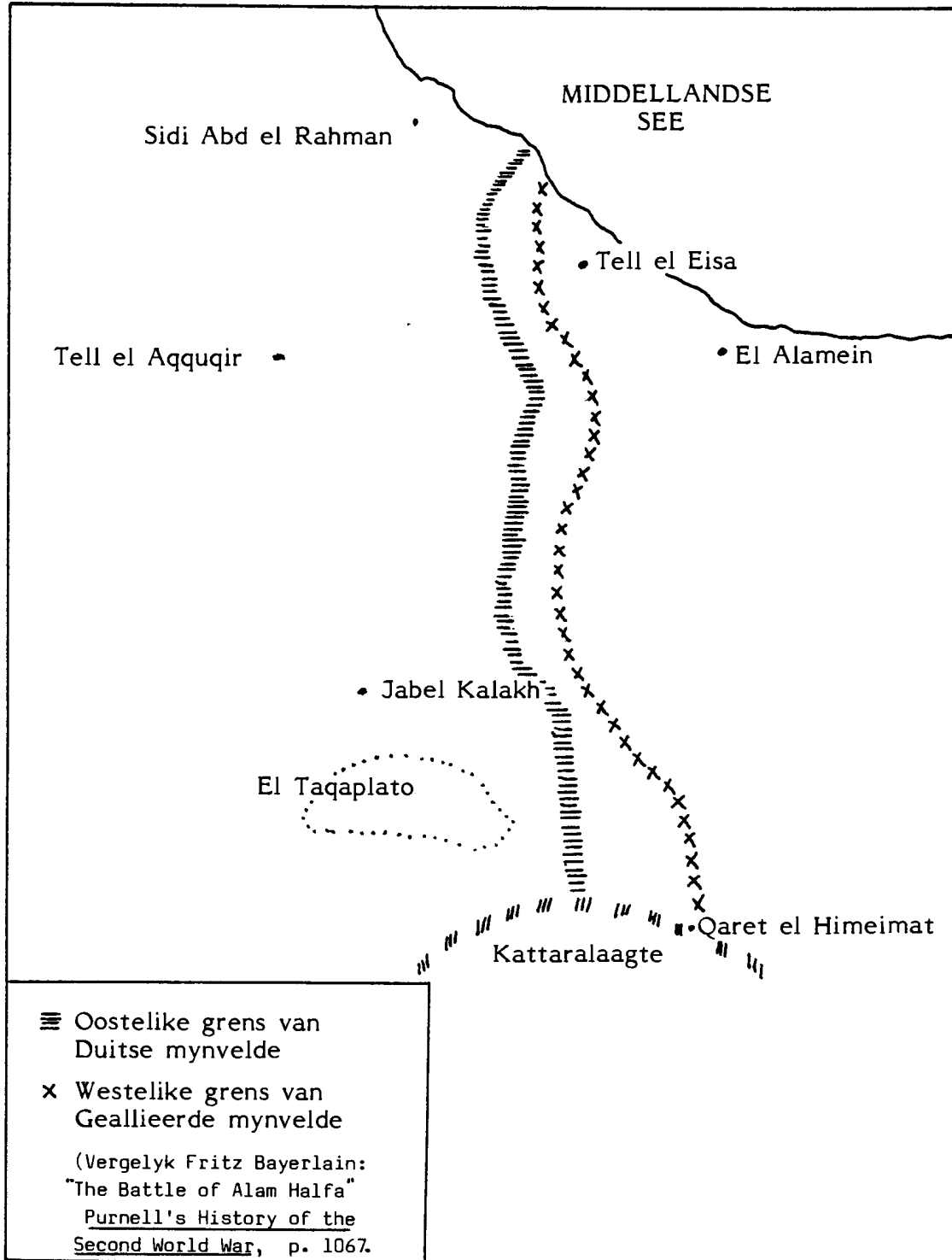
Die verdedigingslyn by El Alamein

Volgens generaal Fritz Bayerlain, stafhoof van die Deutsches Afrika Korps, was die verdedigingslyn by El Alamein die enigste een in Noord-Afrika wat nie omsingel kon word nie, as gevolg van die feit dat die Middellandse See in die noorde die een grens gevorm het, terwyl die Kattaralaagte in die Suide ondeurdringbaar was,²³¹

231. Fritz Bayerlain: 'The Battle of Alam Halfa!' In Purnell's History of the Second World War, p. 1065.

Hierdie gebied wat bykans 120 meter onder seevlak was, het uit soutmoerasse bestaan. ²³²

VERDEDIGINGSLYN BY EL ALAMEIN



232. Arthur Holmes: Principles of Physical Geology, pp. 751-752.



Alhoewel Rommel probeer het om deur hierdie verdedigingslyn te breek, is sy pogings veral as gevolg van 'n tekort aan brandstof gekortwiek.²³³ Hierdie situasie ten opsigte van die verkryging van voorrade sou 'n belangrike rol in die verloop van die oorlog in Noord-Afrika speel.

Die kwessie van voorrade

Duitse en Italiaanse voorrade wat oor die Middellandse See vervoer moes word, het teen Augustus 1942 slegs ongeveer vyf-en-'n-halwe metrieke ton per maand beloop - slegs een vyfde van wat benodig sou word om die oorlog in Noord-Afrika voort te sit.²³⁴

Die oorsaak van hierdie tekorte was tweërlei. In die eerste plek moet daar in gedagte gehou word dat die Duitse magte nog steeds in 'n stryd met Rusland gewikkel was en dat hierdie arena van die oorlog nog altyd die hoogste posisie op Hitler se prioriteitslys beklee het. "Hitler still cherished his Russian plans and gave a bad second place to the African theatre and its needs."²³⁵

233. Fritz Bayerlain: "The Battle of Alam Halfa!" In Purnell's History of the Second World War, p. 1065.

234. Fritz Bayerlain: "The Battle of Alam Halfa." In Purnell's History of the Second World War, p. 1065.

235. I.S.O. Playfair, C.J.C. Molony, F.C. Flynn, T.P. Gleave: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. IV, p. 24.

In die tweede plek het die Duitse en Italiaanse vrag skepe, as gevolg van die teenwoordigheid van die Britse Vloot in die Middellandse See, probleme ondervind om voorrade na Afrika te vervoer.

In Augustus 1942 alleen, is 12 Duitse en Italiaanse voorradeskepe met 'n gesamentlike tonnemaat van 59 000 metrieke ton, deur die Britse Vloot in die Middellandse See tot sink gebring.²³⁶

Afgesien van probleme wat Rommel ondervind het om voorrade in Afrika te bekom, was sy verbindingslinies meer uitgestrek as dié van die Geallieerde magte. "...vessels have to be unloaded at Benghazi and Tripoli from where the war material has to be lorried forward to the fighting area."²³⁷ Die lang konvooië oor land was ook blootgestel aan lugaanvalle van die Geallieerde Lugmag.

In teenstelling met die probleme wat die Deutsches Afrika Korps met voorrade ondervind het, was die situasie ten opsigte van voorrade vir die Britse Agtste Leër veel beter. Alhoewel die voorrade vir die Geallieerde magte 'n ompad via die Kaap na Egipte moes volg,²³⁸

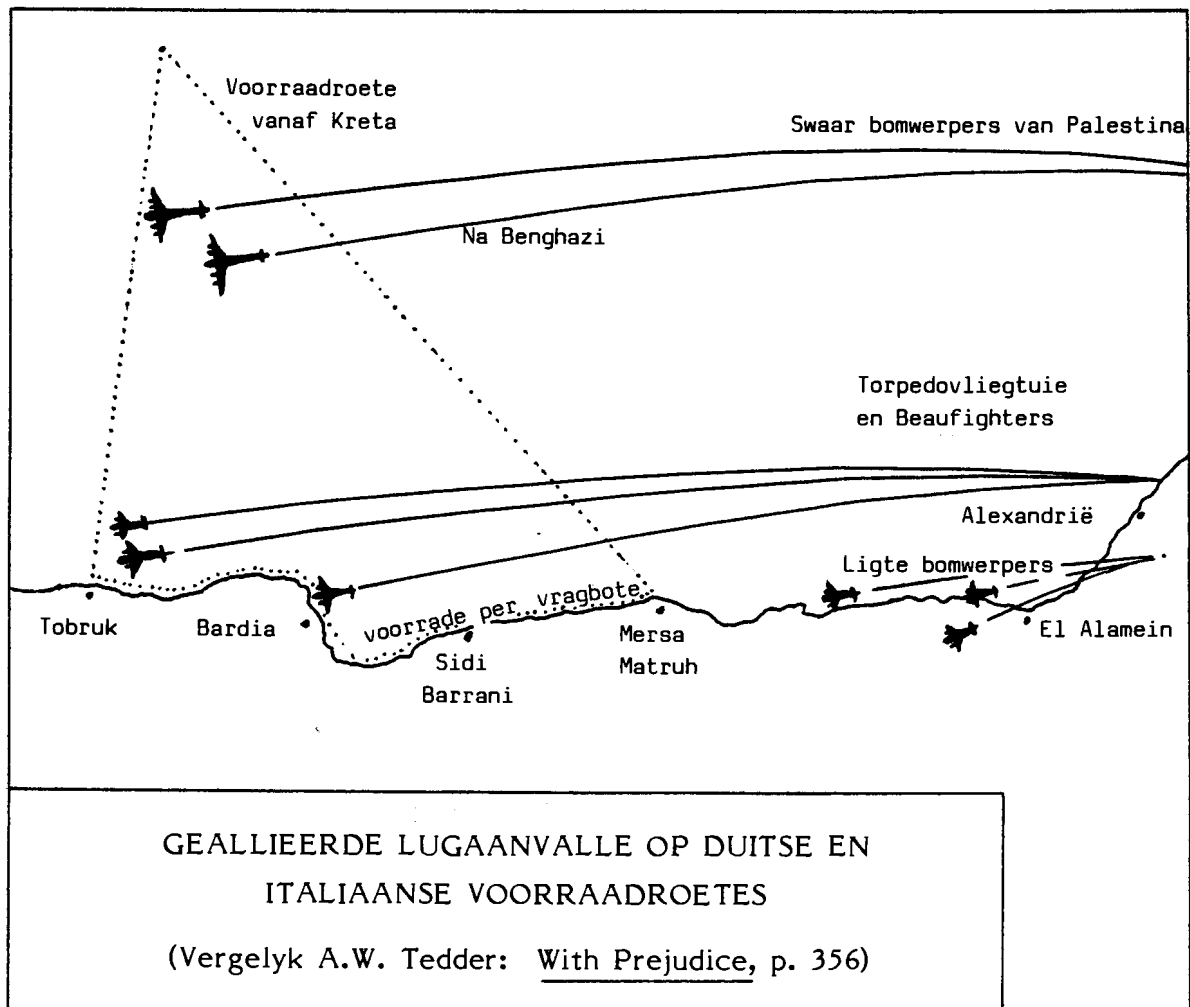
236. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, T.P. Gleave:
History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. III, p. 327.

237. National News-letter No. 310, Vol. 12, 18 June 1942, n.p.

238. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, T.P. Gleave:
History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. III, p. 330.

was hulle verbindingslinies oor land nie so uitgestrek soos dié van Rommel nie. Alexandrië was ongeveer 160 kilometer van El Alamein, terwyl die afstand tussen El Alamein en die hawe van Suez ongeveer 400 kilometer was.²³⁹ Hierdie afstande was minimaal as dit met die afstande wat die Duitse en Italiaanse voorrade van die hawens na die oorlogsfront moes aflê, vergelyk word. Benghazi was ongeveer 1 100 kilometer van El Alamein, terwyl die hawe van Tripoli ongeveer 2 100 kilometer van die front verwyder was.²⁴⁰ Tobruk, wat ongeveer 600 kilometer van die Duitse en Italiaanse stellings was,²⁴¹ het geen geriewe gehad waar voorrade geberg kon word nie, met die gevolg dat voorrade wat hier aan wal gesit is, direk na die oorlogsfront vervoer moes word.²⁴²

-
239. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, T.P. Gleave: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. III, p. 337.
240. Fritz Bayerlain: "The Battle of Alam Halfa!" In Purnell's History of the Second World War, p. 1065.
241. Fritz Bayerlain: "The Battle of Alam Halfa!" In Purnell's History of the Second World War, p. 1065.
242. Fritz Bayerlain: "The Battle of Alam Halfa!" In Purnell's History of the Second World War, p. 1065.



Hierdie verskil in die voorraadsituasie sou homself manifesteer ten opsigte van die lugoorlog in Noord-Afrika. Aan die een kant sou die Geallieerde Lugmag met voldoende brandstof tot sy beskikking, 'n al hoe groter rol in die oorlog speel, terwyl die Duitse en Italiaanse Lugmagte, wat 'n tekort aan genoegsame brandstof gehad het, hulleself in 'n situasie bevind het waar krygsvlugte ingekort moes word.

Sterkte van die opponerende lugmagte tydens die Slag van
El Alamein

Die Duitse en Italiaanse Lugmagte het in Augustus 1942, 675 vliegtuie tot hulle beskikking gehad. 275 van hierdie vliegtuie was van Duitse oorsprong en van hierdie getal was 150 lugwaardig. Die oorblywende vliegtuie was van Italiaanse oorsprong, waarvan 200 lugwaardig was. Hierdie getalle sluit nie langafstand-vliegtuie in wat vanaf Griekeland, Kreta en Sicilië kon opereer nie.²⁴³

Teenoor hierdie getal vliegtuie van die Duitse en Italiaanse Lugmagte, het die Geallieerde Lugmag 750 vliegtuie tot sy beskikking gehad, waarvan 530 lugwaardig was.²⁴⁴

Slagorde van die Suid-Afrikaanse Lugmag tydens die Slag
van El Alamein

Die volgende Suid-Afrikaanse Lugmageskaders het aan die Slag van El Alamein deelgeneem.

No. 1 Eskader, wat met Hurricane Mk. II-vegvliegtuie toegerus was, het onder bevel van majoor J.G. le Mesurier gestaan. No. 2 Eskader, met majoor A.N. Colenbrander as bevelvoerder, was met Kittyhawk Mk.I, II en III-vegvliegtuie toegerus. Majoor S.F. du Toit

243. Neil Orpen: War in the Desert, p. 484.

244. Neil Orpen: War in the Desert, p. 484.

was in bevel van No. 4 Eskader, wat ook met Kittyhawk-vegvliegtuie toegerus was. Die enigste Suid-Afrikaanse Lugmageskader wat op daardie stadium nog met P-40B Tomahawk IIA-vegvliegtuie toegerus was, naamlik No. 5 Eskader, het onder bevel van majoor L.H. Pearce gestaan. Die laaste vegvliegtuig-eskader van die Suid-Afrikaanse Lugmag wat aan die Slag van El Alamein deelgeneem het, was no. 7 Eskader. Hierdie eskader, wat in Mei 1942 in Noord-Afrika aangekom het, was met Hurricane Mk. II-vegvliegtuie toegerus en majoor J.P.D. Blaauw was in bevel van hierdie eskader.

Die verskillende bomwerper-eskaders wat aan die Slag van El Alamein deelgeneem het, was No. 12 Eskader, met luitenant-kolonel F.A. Hofmeyr as bevelvoerder. No. 24 Eskader was onder bevel van luitenant-kolonel R.A. Blackwell. Beide hierdie twee eskaders was met DB-7B Boston-bomwerpers toegerus. No. 21 Eskader, wat met Baltimore I, II en III-bomwerpers toegerus was, is deur luitenant-kolonel A.D. Irvine aangevoer.²⁴⁵

Bydrae van die Suid-Afrikaanse Lugmag voor die Slag van El Alamein

Die ligte bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag het geen geringe rol in die uiteindelijke vernietiging van die Duitse en Italiaanse magte in Noord-Afrika gespeel nie.

245. N. Wandrag. Die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag in die bomwerper-vegvliegtuig-taktiek van die Geallieerde Lugmag in Noord-Afrika, 1941 - 1943, p. 118.



Gedurende die tydperk vanaf 31 Augustus tot 5 September 1942, het die verskillende eskaders van No. 3 (S.A.) Vleuel onder bevel van kolonel H.J. Martin, 632 krygsvlugte uitgevoer,²⁴⁶ waarvan die twee Suid-Afrikaanse eskaders, te wete Nos. 12 en 24 die grootste aandeel gehad het. Onderstaande volg 'n daaglikse ontleding van die krygsvlugte van die onderskeie eskaders van No. 3 (S.A.) Vleuel.

DATUM	12 en 24 ESKADERS	55 en 223 ESKADERS	12e AMERIKAANSE ²⁴⁷ LUGMAG
31 Augustus	33	18	3
1 September	65	48	6
2 September	102	54	11
3 September	92	92	18
4 September	42	18	12
5 September	-	18	-

(Nos. 55 en 223 Eskaders van die Britse Lugmag was met Baltimore III-bomwerpers, en die Amerikaners met B-25 Mitchell-bomwerpers toegerus.²⁴⁸

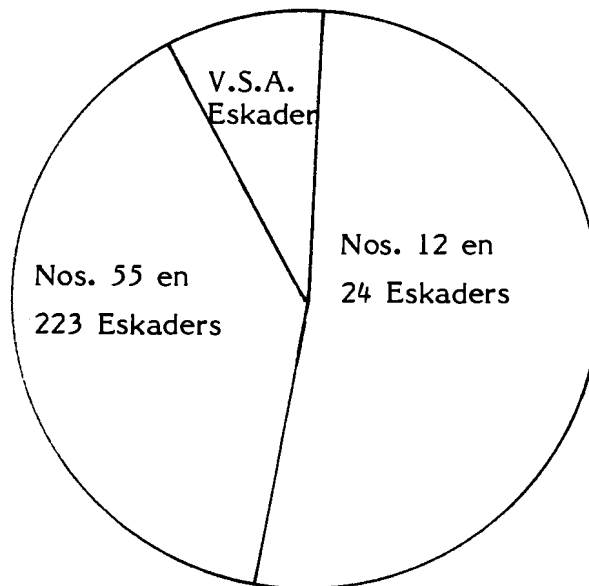
246. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 210, "The Boston Tea Party" (The Employment of the Light Bomber), p. 6.

247. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 210, "The Boston Tea Party" (The Employment of the Light Bomber), p. 6.

248. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 210, Lêer EA/5/B. "The Eighteen Imperturbables," (A tribute to Boston Ground-Crews), p. 1.

Die bydrae van die verskillende eskaders, naamlik die Suid-Afrikaanse, Britse en Amerikaanse eskaders tot operasies gedurende hierdie ses dae, word baie duidelik op die volgende sirkelsektorgrafiek aangedui. Alhoewel dit wil voorkom asof die Amerikaanse kontingent betreklik min krygsvlugte uitgevoer het, moet daar onthou word dat die Suid-Afrikaanse en Britse bydraes deur twee eskaders elk gedoen is, terwyl dit nie die geval met die Amerikaners was nie.

BYDRAE VAN NO. 3 (S.A.) VLEUEL



Hierdie hoë aantal krygsvlugte, veral aan die kant van die Suid-Afrikaanse ligte bomwerpers, was veral te danke aan die feit dat die grondpersoneel hulle uiterste gedoen het om die bomwerpers na 'n



operasie so gou moontlik lugwaardig te kry.²⁴⁹ Hierdie koorsagtige dae word dan ook deur 'n tydgenootlike offisier soos volg beskryf: "A formation of eighteen Bostons carried out raids with almost clocklike regularity...

Working in relays, many without sleep for those five days, ground crews slaved to service the machines. No sooner had the aircraft landed than they were surrounded by artisans and armourers, each doing his allocated job of servicing. As each aircraft had its bomb-racks loaded, fuel tanks filled, magazines recharged and engine airframe checked, a fresh relay of pilots took over and the eighteen were once more on their way ...

Clerks, storemen, orderlies, military police, the officers and even pilots who had returned from raids, all lent a hand to assist the weary armourers to bomb-up the planes at break-neck speed so that the 'Shuttle Service' might carry on at schedule speed".²⁵⁰

Om 'n verdere idee aangaande die poging van die Suid-Afrikaanse bomwerpereskaders te kry, word die volgende syfers weergegee. Die Geallieerde bomwerpermag, uitsluitend die swaar bomwerpers, het in die tydperk onder oënskou ongeveer 6 600 bomme met 'n totale

-
249. S.A.W.- Argief: S.A.A.F., Houer 210, Lêer EA/5/B, "The Eighteen Impertubables," (A tribute to Boston Ground-Crews), p. 1.
250. S.A.W.- Argief: S.A.A.F., Houer 210, Lêer EA/5/B, "The Eighteen Impertubables," (A tribute to Boston Ground-Crews), pp. 1 - 2.

massa van 787 449 kilogram, op vyandelike teikens gewerp.²⁵¹ Dit kom daarop neer dat daar gemiddeld een bom elke 71 sekondes, bereken teen 'n gemiddelde konsentrasie van 11 340 kilogram bomme per 2,6 vierkante kilometer, gewerp is.²⁵²

Van die totale massa van 787 449 kilogram bomme wat gewerp is, het die Suid-Afrikaanse eskaders 136 153 kilogram bomme gewerp, wat daarop neerkom dat daar gemiddeld een bom elke 48 sekondes deur hierdie twee eskaders op vyandelike doelwitte gegooi is.²⁵³ Hierdie syfers kon behaal word vanweë die feit dat daarin geslaag is om 'n hoë diensbaarheid van 77 persent by die bomwerpers te handhaaf.²⁵⁴

Gedurende die ses dae van volgehoue aksie teen Duitse en Italiaanse

-
251. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 210, Lêer EA/5/B, "The Eighteen Impertubables," (A tribute to Boston Ground-Crews), p. 2.
252. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 210, Lêer EA/5/B, "The Eighteen Impertubables," (A tribute to Boston Ground-Crews), p. 2.
253. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 210, Lêer EA/5/B, "The Eighteen Impertubables," (A tribute to Boston Ground-Crews), p. 2.
254. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 210, Lêer EA/5/B, "The Eighteen Impertubables," (A tribute to Boston Ground-Crews), p. 2.



doelwitte, is geen Suid-Afrikaanse bomwerper deur vyandelike vegvliegtuie neergeskiet nie²⁵⁵ en kon die bomwerperbemanninge ongestoord met hulle werk voortgaan. Met die Duitse Lugmag het dit, soverre die effektiewe begeleiding van hulle bomwerpers betref, nie so voor die wind gegaan soos wat dit die geval met die Suid-Afrikaanse Lugmag was nie. Om hierdie standpunt te staaf, sal enkele voorbeelde genoem word.

Op 31 Augustus 1942 het ongeveer 40 Ju 87B-1-bomwerpers van die Duitse Lugmag 'n aanval teen Geallieerde doelwitte geloods. Alhoewel hierdie bomwerpers deur Duitse en Italiaanse vegvliegtuie vergesel was, het hulle hul bomladings laat los voordat hulle die doelwitte bereik het, toe vegvliegtuie van No. 213 Eskader van die Britse Lugmag hulle aangeval het. In hierdie skermutseling is twee Duitse bomwerpers deur die Geallieerde vegvliegtuie neergeskiet.²⁵⁶

In die namiddag van dieselfde dag is 'n verdere aanval deur Duitse bomwerpers van stapel gestuur. Weer eens moes die bomwerpers

255. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 210, "The Boston Tea Party" (The Employment of the Light Bomber), p. 2.

256. C. Shores and H. Ring: Fighters over the Desert, p. 167.

hulle bomladings los voordat hulle oor die teikengebied was, toe vegvliegtuie van No. 601 en 80 Eskaders van die Britse Lugmag hulle aangeval het.²⁵⁷ Gedurende hierdie aanval was die Duitse bomwerpers deur meer as 35 Duitse en Italiaanse vegvliegtuie vergesel en alhoewel daar in die geveg vier Geallieerde vegvliegtuie deur die begeleidende Duitse vegvliegtuie neergeskiet is,²⁵⁸ kon die bomwerpers nogtans nie daarin slaag om die teikengebied te bereik nie.

Die vraag ontstaan nou hoe dit moontlik was dat die bomwerpers van die Duitse Lugmag nie daarin kon slaag om tot by hulle doelwitte deur te dring nie, terwyl die Geallieerde bomwerpers wel daarin kon slaag? Die antwoord moet gevind word in die feit dat formasies waar bomwerpers aan Geallieerde kant deur vegvliegtuie geleide gedoen is, meer effektief was as wat die geval met die Duitse formasies was.²⁵⁹

257. C. Shores and H. Ring: Fighters over the Desert, p. 167.

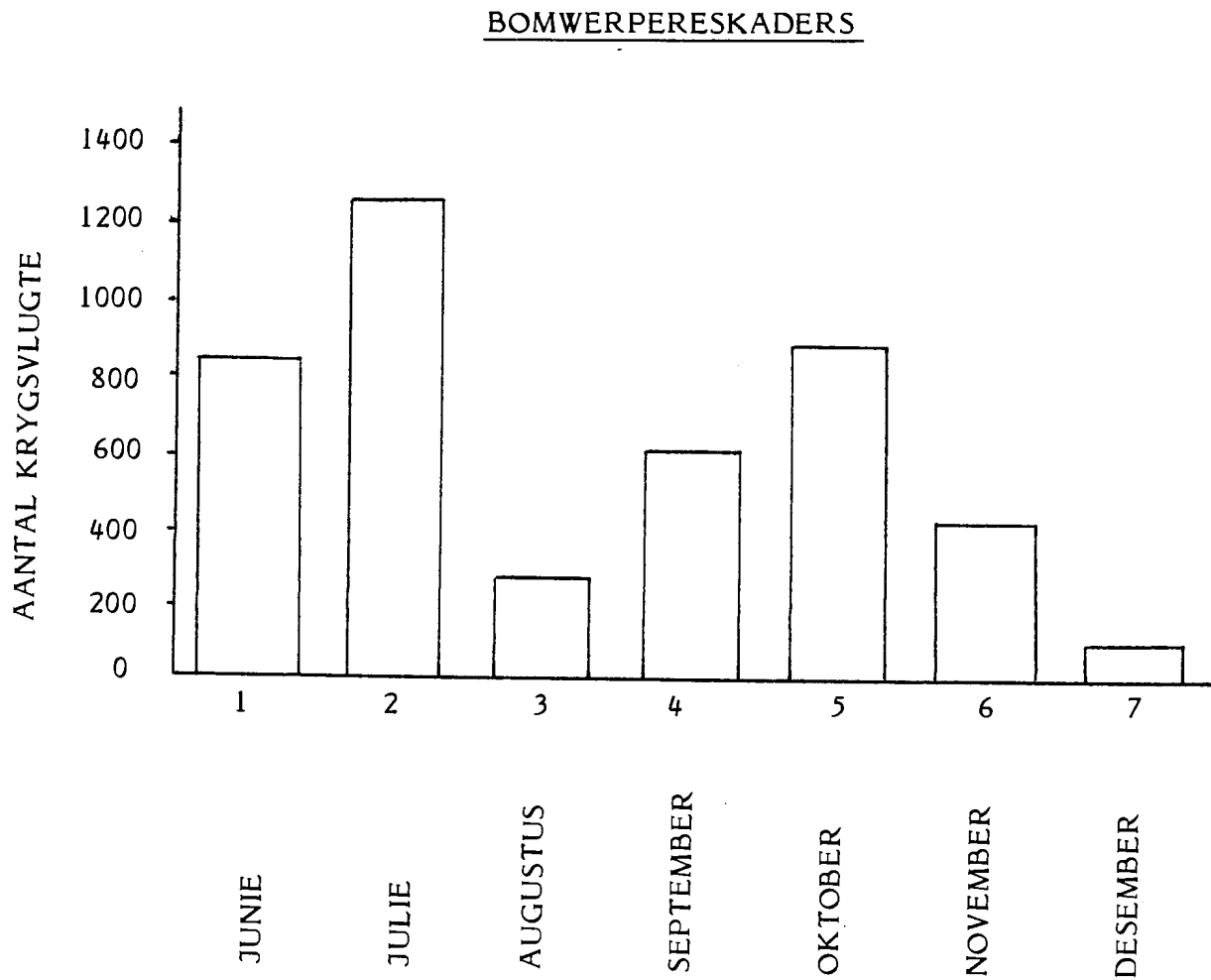
258. C. Shores and H. Ring: Fighters over the Desert, pp. 167- 168.

259. N. Wandrag: Die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag in die bomwerper-vegvlugtuig-taktiek van die Geallieerde Lugmag in Noord-Afrika, 1941 - 1943, pp. 123 - 124.

Die Suid-Afrikaanse Lugmag se bydrae tydens die Slag van El

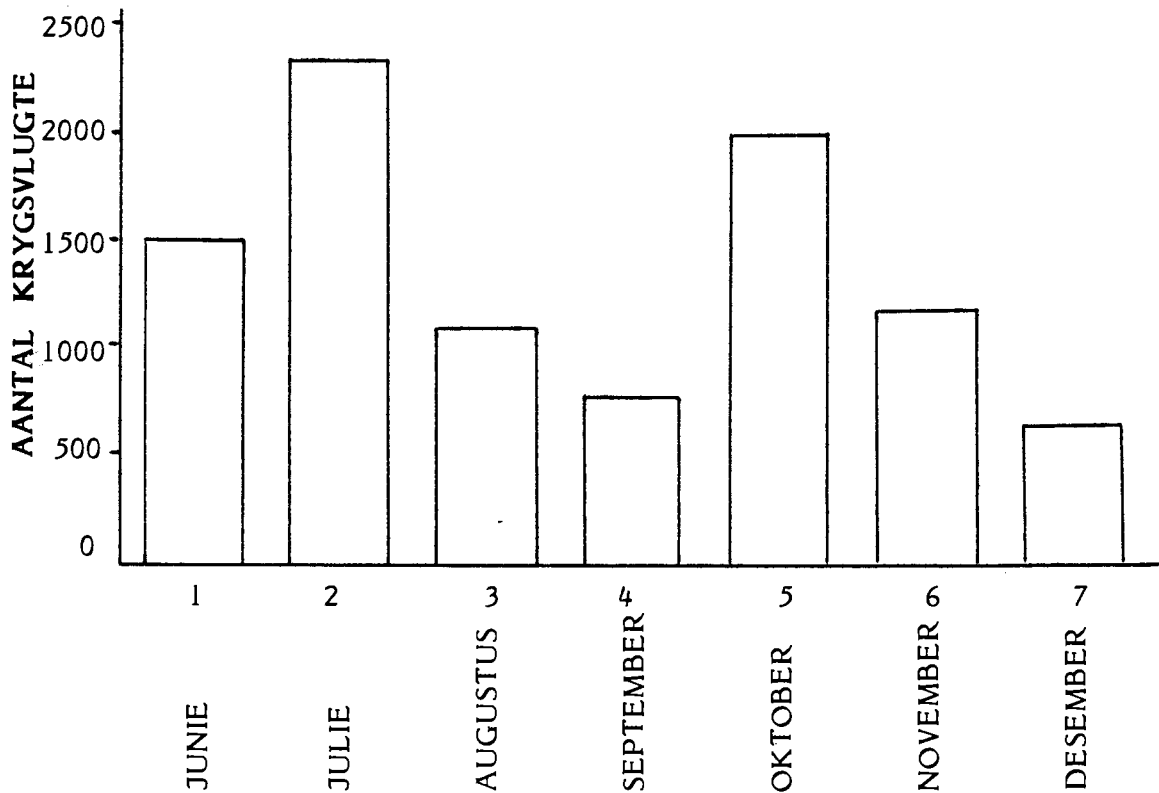
Alamein

Wanneer na onderstaande grafiese voorstelling gekyk word, word daar gevind dat daar gedurende Oktober weer 'n toename in krygsvlugte by beide die bomwerpereskaders en die vegvliegtuigskaders was.





VEGVLIEGTUIGESKADERS



Hierdie toename aan krygsvlugte kan veral daaraan toegeskryf word dat die Geallieerde magte aan die einde van Oktober 1942 met hulle offensief teen die magte van Rommel begin het. Dit was dan ook in hierdie tydperk dat die krygsvlugte, soos deur die ligte bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag uitgevoer, in intensiteit toegeneem het. Dit sou egter nie alleen die bomwerpereskaders van die Suid-Afrikaanse Lugmag wees wat in hierdie tyd bedrywig was nie, maar ook die vegvliegtuigeskaders.

Van die 857 krygsvlugte²⁶⁰ wat gedurende Oktober 1942 deur Nos. 12, 21 en 24 Eskaders van die Suid-Afrikaanse Lugmag uitgevoer is, is 744 krygsvlugte soos in onderstaande tabel gesien kan word, tussen 19 en 31 Oktober gedoen. (No. 21 Eskader het op 9 Oktober tot operasies toegetree, nadat hulle met Baltimore III-bomwerpers toegerus is).²⁶¹

AANTAL KRYGSVLUGTE

DATUM	NO. 12 ESKADER	NO. 21 ESKADER	NO. 24 ESKADER	TOTAAL ²⁶²
19 Oktober	9	-	9	18
20 Oktober	12	15	9	36
21 Oktober	9	12	15	36
22 Oktober	10	14	6	30
23 Oktober	2	-	2	4
24 Oktober	37	50	44	131
25 Oktober	27	23	28	78
26 Oktober	30	30	30	90
27 Oktober	42	36	36	114
28 Oktober	18	15	18	51
29 Oktober	18	15	21	54

-
260. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 93, Lêer WD.AIR: 88, South African Air Force Narrative, Volume 5, October 1942, November 1942, December 1942, p. 198.
261. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, SAAF Chronology Operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 - June 1944, The S.A.A.F. in Middle East, Chronology 1942, p. 5.
262. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 93, Lêer WD.AIR: 88, South African Air Force Narrative, Volume 5, October 1942, November 1942, December 1942, pp. 155 - 190.



DATUM	No. 12 ESKADER	No 21 ESKADER	No. 24 ESKADER	TOTAAL
30 Oktober	24	18	18	60
31 Oktober	-	18	24	42
	250	234	260	744

Soos opgemerk kan word is 83 persent van bostaande krygsvlugte tussen 19 en 31 Oktober uitgevoer, en hierdie aanvalle ter ondersteuning van die Geallieerde grondmagte het ook groot waardering van die betrokke magte uitgelok.²⁶³ Die invloed van die ligte bomwerpers op die moreel van die troepe word baie duidelik deur onderstaande aanhalings geïllustreer.

In die eerste aanhaling uit die oorlogsdagboek van No. 3 (S.A.) Vleuel, word die volgende opmerking gemaak: "The effect of the light bomber effort was as excellent for the morale of our own troops as it was demoralising to the Germans and Italians."²⁶⁴

263. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 93, Lêer WD.AIR:88, South African Air Force Narrative, Volume 5, October 1942, November 1942, December 1942, p. 135.

264. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 93, Lêer WD.AIR:88, South African Air Force Narrative, Volume 5, October 1942, November 1942, December 1942, p. 196.



Die tweede aanhaling word geneem uit die "Egyptian Mail" van 30 Oktober 1942 waarin onder andere die volgende geskryf word:

"... a German war reporter broadcasting from Africa last night said: 'for days now in drill-ground formation the Allied Air Forces have been coming over - every plane flying in perfect symmetry with its neighbours and not moving one inch from them, bomber squadrons surrounded by fighters which buzz round them like swarms of bees. It is rare that one can see such shows. Hitherto we have met the R.A.F. mostly at night but now they are coming in the day and in very impressive numbers ...'" ²⁶⁵

Net soos die geval met die bomwerpers, sou die vegvliegtuie ook die grootste deel van hulle krygsvlugte gedurende die tydperk 19 tot 31 Oktober uitvoer. Van die 1 986 krygsvlugte ²⁶⁶ wat die vier Suid-Afrikaanse vegvliegtuigeskaders in Oktober uitgevoer het, is 1 383 krygsvlugte ²⁶⁷ tussen 19 en 31 Oktober afgelê.

-
265. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 93, Lêer WD.AIR:88, South African Air Force Narrative, Volume 5, October 1942, November 1942, December 1942, pp. 196 - 197.
266. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 93, Lêer WD.AIR:88, South African Air Force Narrative, Volume 5, October 1942, November 1942, December 1942, p. 198.
267. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 93, Lêer WD.AIR:88, South African Air Force Narrative, Volume 5, October 1942, November 1942, December 1942, p. 136.

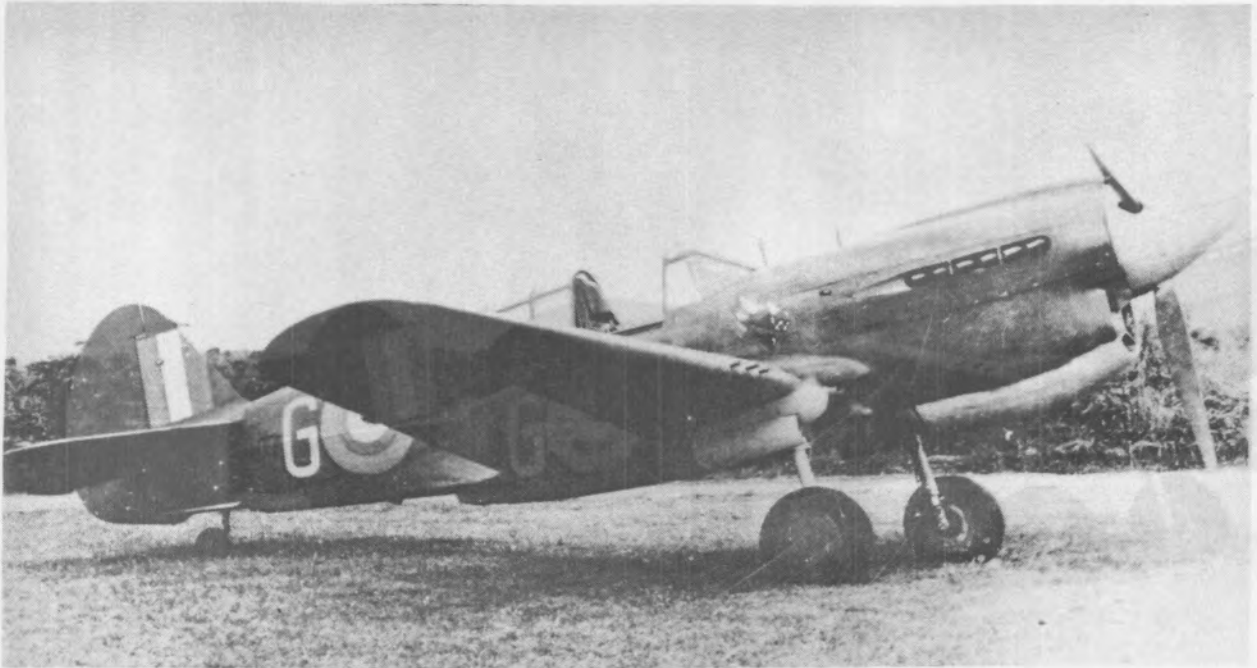
Terselfdertyd het die Suid-Afrikaanse vegvliegtuigeskaders in die ooreenstemmende tydperk 19 vyandelike vliegtuie vernietig, terwyl twee Suid-Afrikaanse vlieëniers gedood en elf vermis is.²⁶⁸

In hierdie stadium is dit noodsaaklik om op 'n baie belangrike ontwikkeling ten opsigte van die gebruik van vegvliegtuie in oorlogstyd deur die Suid-Afrikaanse Lugmag te wys. Namate dit al meer die gebruik geraak het om vegvliegtuie met bomme te bewapen, het ook Nos. 2 en 4 Eskaders van die Suid-Afrikaanse Lugmag, met hulle Kittyhawk-vegvlvliegtuie, die rol van vegter-bomwerper begin oorneem.

Hierdie vegvliegtuig met 'n maksimum spoed van 539 kilometer per uur en 'n bewapening van ses 0,5 masjien gewere het twee bomme van 45 kilogram elk onder sy vlerke en een bom van 227 kilogram aan sy romp gedra.²⁶⁹ Die belangrikste funksie van hierdie vegter-bomwerpers in die woestyn, was dié van "motorvoertuig-kabbelaars". Met ander woorde, hulle

-
268. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 93, Lêer WD.AIR:88, South African Air Force Narrative, Volume 5, October 1942, November 1942, December 1942, p. 136.
269. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 195.

was uiters geskik om aanvalle op vyandelike ligte voertuie uit te voer²⁷⁰ en sou ook later in Italië op hierdie gebied waardevolle werk verrig.



KITTYHAWK
(S.A. Weermag)

5. MARITIEME VERKENNING

In aanvalle op vyandelike toevoerlinies op see, het die Britse Vloot, bygestaan deur eenhede van die Geallieerde Lugmag,

-
270. N. Wandrag: Die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag in die bomwerper-vegvliegtuig-taktiek van die Geallieerde Lugmag, 1941 - 1943, p. 132.

aan Rommel egter gevoelige slae toegedien. Sonder genoegsame brandstof kon die pantsermagte van die Spilmoonhede nie effektief optree nie, en in die vernietiging van hierdie voorrade op see, het eenhede van die Suid-Afrikaanse Lugmag gedurende Oktober 1942 'n aansienlike rol gespeel.

No. 15 Eskader, wat in Februarie 1942 in Noord-Afrika aangekom het,²⁷¹ en onder beheer van No. 201 Groep geval het,²⁷² was onder andere met Blenheim-bomwerpers toegerus.²⁷³ Hierdie vliegtuie

-
271. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5/A, Schedule of S.A.A.F. (Flying) Units, p. 3.
272. James A. Brown: Eagles Strike, p. 276.
273. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5/A, Schedule of S.A.A.F. (Flying) Units, p. 3.



wat as "Bisleys" bekend sou staan, het 'n maksimum spoed van 418 kilometer per uur en 'n maksimum vlieglangte van 2 574 kilometer gehad, terwyl 'n bomvrug van 454 kilogram vervoer kon word.



BISLEY

BISLEY

(S.A. Weermag)

274. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 133.

Op 26 Oktober 1942 is opdrag aan ses vlieëniers van hierdie eskader wat by Mariut gestasioneer was, gegee om 'n vyandelike tenkskip met brandstof aan boord vir Rommel se magte, aan te val en ten alle koste te vernietig.²⁷⁵

Een van die Suid-Afrikaanse vliegtuie het egter die operasie misgeloop, toe daar 'n vertraging met die aanvul van brandstof by Gianacelis plaasgevind het nie, en moes derhalwe na sy basis terugkeer.²⁷⁶ Die oorblywende vyf Bisleys* onder bevel van majoor D.W. Pidsley, bygestaan deur agt Beaufort-torpedovliegtuie van Nos. 39 en 47 Eskaders van die Britse Lugmag, en nege Beaufighters vir begeleiding,²⁷⁷ het koers in die rigting van Tobruk gevat.

275. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 93, Lêer WD.AIR:88, South African Air Force Narrative, Volume 5, October 1942, November 1942, December 1942, p. 178.

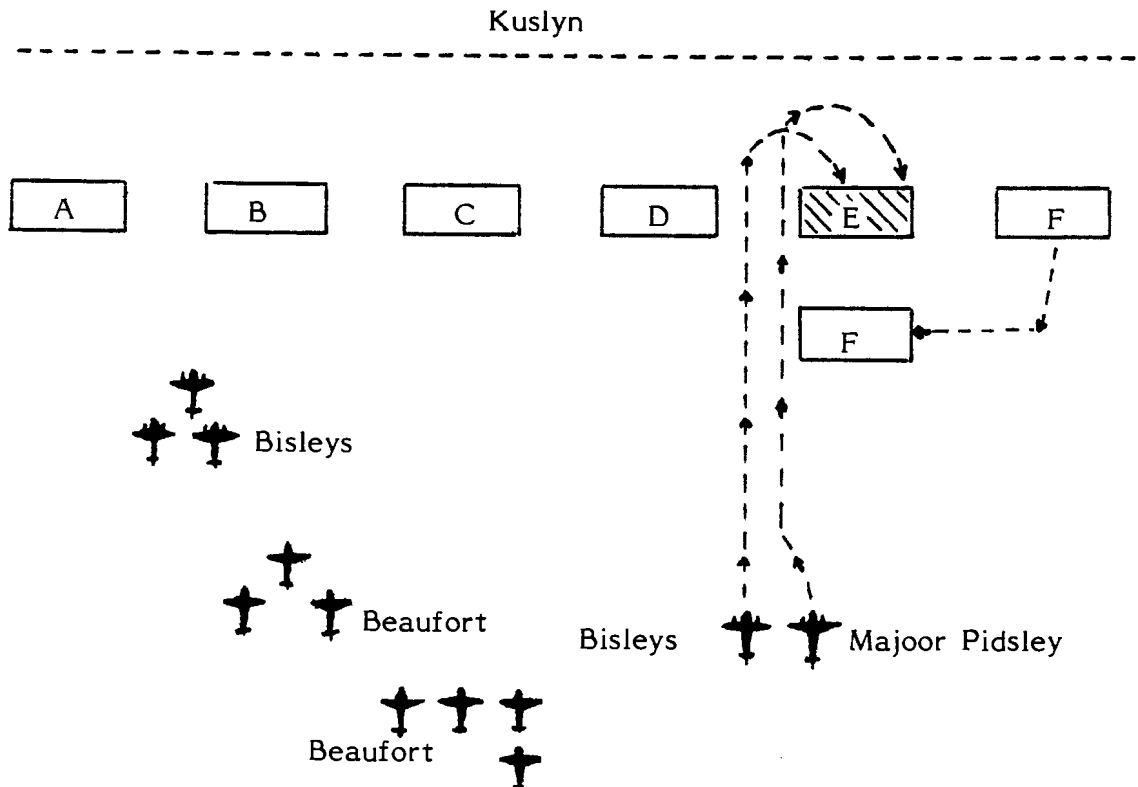
276. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 93, Lêer WD.AIR:88, South African Air Force Narrative, Volume 5, October 1942, November 1942, December 1942, p. 178.

*James A. Brown verwys foutiewelik in sy werk Eagles Strike, p. 276 na ses Bisleys wat aan die aanval deelgeneem het.

277. James A. Brown: Eagles Strike, p. 276.

Die konvooi skepe, bestaande uit drie oorlogskepe, twee vragskepe asook die tenkskip, is ongeveer 30 kilometer wes van Tobruk opgespoor. 278

Om die verloop van die aanval duideliker te omskryf, word van onderstaande diagram gebruik gemaak.



SLEUTEL

- | | | |
|---|---|-------------|
| A | } | OORLOGSKEPE |
| D | | |
| F | | |
| B | } | VRAGSKEPE |
| C | | |
| E | | TENKSKIP |

278. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 93, Lêer WD.AIR:88, South African Air Force Narrative, Volume 5, October 1942, November 1942, December 1942, p. 178.

Drie Bisleys het die kleinste van die twee vrag skepe aangeval en aan die brand gestee. Majoor Pidsley en die vlieënier van die vierde Bisley het die tenkskip aangeval. Een van die begeleidende torpedojaers, gemerk "F", het langs die tenkskip posisie ingeneem, met die gevolg dat die vliegtuie verby die tenkskip moes vlieg en die aanval van die land se kant voortsit.²⁷⁹ Terwyl die vliegtuie hulle draai gemaak het, het die vlieënier wat saam met majoor Pidsley die aanval op die tenkskip sou uitvoer, eerste tot die aanval oorgegaan en sy bomme op 'n hoogte van ses meter gelos.²⁸⁰ Ongelukkig vir hom het die bomme die tenkskip rakelings gemis en toe die vliegtuig oor die skip wou vlieg, het sy vlerk die skip se mas getref en is daar nie weer iets aangaande die vlieënier of sy bemanning verneem nie.²⁸¹ In die tussentyd het majoor Pidsley sy aanval voortgesit. Sy bomme het die teiken getref en swart rook en vlamme het die tenkskip omhul.²⁸²

279. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 93, Lêer WD.AIR:88, South African Air Force Narrative, Volume 5, October 1942, November 1942, December 1942, p. 179.

280. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 93, Lêer WD.AIR:88, South African Air Force Narrative, Volume 5, October 1942, November 1942, December 1942, p. 179.

281. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 93, Lêer WD.AIR:88, South African Air Force Narrative, Volume 5, October 1942, November 1942, December 1942, p. 179.

282. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 93, Lêer WD.AIR:88, South African Air Force Narrative, Volume 5, October 1942, November 1942, December 1942, p. 179.

In die tussentyd het een van die Beauforts se torpedo's die agterstewe van die skip getref,²⁸³ en met latere Geallieerde soektogte na die konvooi, kon die skepe nie opgespoor word nie, behalwe die brandende tenkskip.²⁸⁴

Die bevelvoerder van No. 201 Groep, vise-lugmaarskalk L. Slater, het na afloop van hierdie geslaagde aanval waardeur Rommel van die gebruik van uiters noodsaaklike brandstof ontsê is, die volgende gelukwense aan No. 15 Eskader gestuur: "The A.O.C. in Chief (lugmaarskalk A.W. Tedder) sends you heartiest congratulations for your very successful attack on enemy tanker today. This may have far reaching results present W.D. (Western Desert) Battle. It was a gallant show my Springboks".²⁸⁵

-
283. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 93, Lêer WD.AIR:88, South African Air Force Narrative, Volume 5, October 1942, November 1942, December 1942, 180.
284. James A. Brown: Eagles Strike, p. 278.
285. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 93, Lêer WD.AIR:88, South African Air Force Narrative, Volume 5, October 1942, November 1942, December 1942, p. 181.

In die tussentyd het een van die Beauforts se torpedo's die agterstewe van die skip getref,²⁸³ en met latere Geallieerde soektogte na die konvooi, kon die skepe nie opgespoor word nie, behalwe die brandende tenkskip.²⁸⁴

Die bevelvoerder van No. 201 Groep, vise-lugmaarskalk L. Slater, het na afloop van hierdie geslaagde aanval waardeur Rommel van die gebruik van uiters noodsaaklike brandstof ontsê is, die volgende gelukwense aan No. 15 Eskader gestuur: "The A.O.C. in Chief (lugmaarskalk A.W. Tedder) sends you heartiest congratulations for your very successful attack on enemy tanker today. This may have far reaching results present W.D. (Western Desert) Battle. It was a gallant show my Springboks".²⁸⁵

283. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 93, Lêer WD.AIR:88, South African Air Force Narrative, Volume 5, October 1942, November 1942, December 1942, 180.

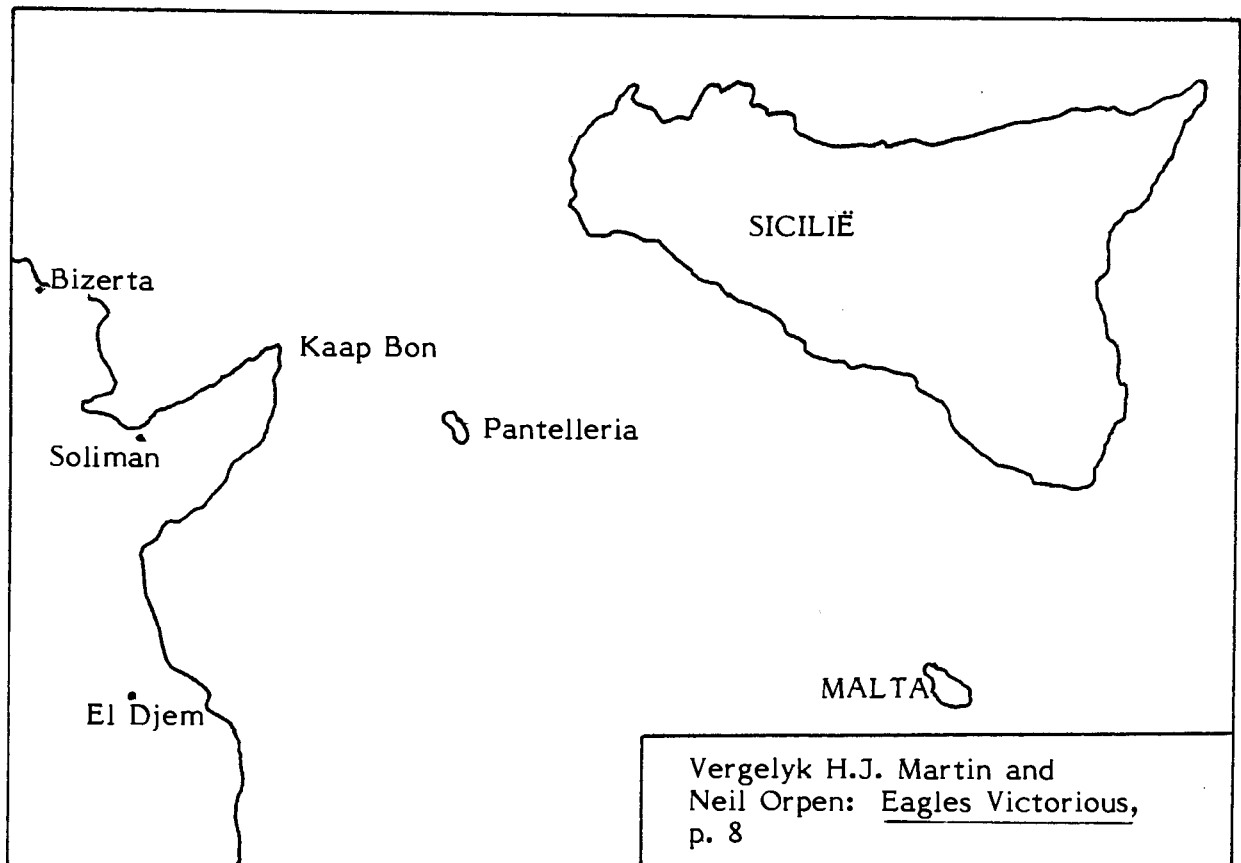
284. James A. Brown: Eagles Strike, p. 278.

285. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 93, Lêer WD.AIR:88, South African Air Force Narrative, Volume 5, October 1942, November 1942, December 1942, p. 181.

6. DIE LAASTE MAANDE VAN DIE OORLOG IN LIBIË EN TUNISIË

Die Suid-Afrikaanse Lugmag het 'n prominente en effektiewe rol gedurende die laaste maande van 1943 gespeel om die Duitse en Italiaanse magte nie alleen in Afrika te verslaan nie, maar ook om 'n opbou van genoemde lande se magte in die Middellandse Seegebied te verhoed deur deel te neem aan bomaanvalle op Pantelleria.²⁸⁶

PANTELLERIA



286. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 281, Lêer FC/1/Islands, S.A.A.F. Operations in the Campaign of the Islands (Pantelleria and Sicily) May 8th - August 19th 1943, p.1.

Wat die ligte bomwerpers betref, is aanvalle op paaie, vyandelike sametrekkinge van voertuie, landingsvelde, ensovoorts, gedurende die Britse Agtste Leër se opmars in Tunisië uitgevoer.²⁸⁷

In hierdie tydperk het die vegvliegtuie van die Suid-Afrikaanse Lugmag hulle rol in die vernietiging van vyandelike vliegtuie in die lug voortgesit. Hiervan getuig die Duitse en Italiaanse ongevallen op 19 en 22 April 1943 toe ongeveer 40 van hulle vliegtuie in die Golf van Tunisië deur Nos. 1, 2, 4 en 5 Eskaders afgeskiet is.²⁸⁸ In daardie stadium was No. 1 Eskader met Spitfire-vegvliegtuie toegerus terwyl die ander eskaders Kittyhawk-vegvliegtuie tot hulle beskikking gehad het. (Die werkvermoë van die Spitfire-vegvliegtuig word in hoofstuk 4 onder oë geneem).

Vanaf 1 Januarie 1943 tot en met 12 Mei 1943 het die Suid-Afrikaanse Lugmag in totaal 8 777 krygsvlugte uitgevoer,²⁸⁹ wat die totale aantal krygsvlugte in Noord-Afrika op 33 971 te staan gebring het.²⁹⁰

-
287. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, SAAF Chronology Operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 - June 1944, The S.A.A.F. in Middle East, Chronology 1943, p. 1.
288. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, SAAF Chronology Operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 - June 1944, The S.A.A.F. in Middle East, Chronology 1943, p. 2.
289. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, SAAF Chronology Operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 - June 1944, The S.A.A.F. in Middle East, Chronology 1943, p. 3.
290. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, SAAF Chronology Operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 - June 1944, The S.A.A.F. in Middle East, Chronology 1943, p. 4.

7. TEN SLOTTE

In 1943 het sir Oliver Leese, wat Montgomery as bevelvoerder van die Britse Agtste Leër opgevolg het, die volgende uitlatings aangaande die Suid-Afrikaanse Lugmag gemaak: "...I am glad to express my appreciation of the part which the South African Air Force has played in the victories of the Eighth Army from Alamein to Tunis ... I am proud to have been associated with South African airmen and to have seen the splendid contribution they have made to the Eighth Army ... The men of the Eighth Army well know the help they have received from the airmen of South Africa ..."²⁹¹

Kyk 'n mens na die optrede van die Suid-Afrikaanse Lugmag in hierdie oorlogsarena, die suksesse wat hulle behaal het en die wyse waarop hulle hul van hul taak gekwyd het, is bostaande huldeblyk van Leese nie alleen van pas nie, maar onderstreep dit ook 'n baie belangrike feit, naamlik dat die Suid-Afrikaanse Lugmag in Noord-Afrika wel voldoen het aan die vereistes wat aan hulle gestel is.

291. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 210, Lêer EA/5,
S.A.A.F. Contribution to Desert and Italian Campaigns, p. 1.



HOOFSTUK 4

DEELNAME VAN DIE SUID-AFRIKAANSE LUGMAG AAN DIE STRYD IN DIE MIDDELLANDSE SEEGBIED ASOOK IN DIE SUIDE VAN EUROPA

OPERASIE "HUSKY"

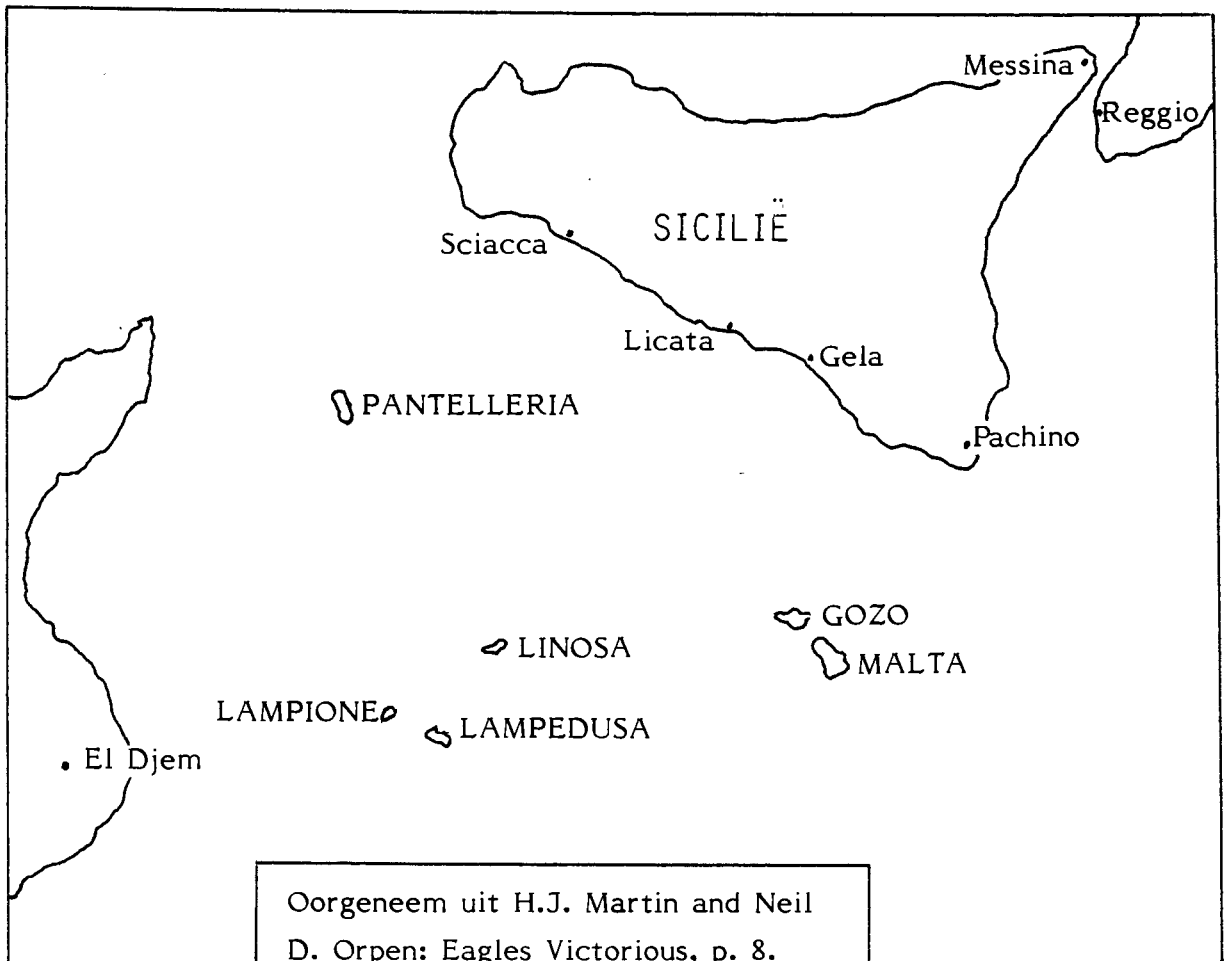
Tydens 'n konferensie tussen Amerikaanse en Britse militêre strateë te Casablanca in Januarie 1943, is daar besluit dat die Italiaanse eiland Sicilië binnegeval sou word.¹ Die besit van hierdie eiland sou die Geallieerde magte die nodige afspringplek bied om Italië binne te val, vanwaar verdere lugaanvalle op Duitsland en die Roemeense olievelde uitgevoer kon word.² Hierdie aanval wat as operasie "Husky" bekend sou staan, het heelwat beplanning aan die kant van die Geallieerde magte geverg waarin die lugmagte 'n aansienlike rol sou speel.

In die eerste plek moes die eilande Pantelleria, Lampedusa, Linosa en Lampione verower word.³ Die verowering van hierdie eilande is as essensieel vir die sukses van operasie "Husky" beskou en wel om die volgende redes.

-
1. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave:
History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V, p. 2.
 2. Anthony Rhodes: "Sicily: The Prelude!" In Purnell's History of the Second World War, p. 1401.
 3. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 281, Lêer FC/1/Islands, S.A.A.F. Operations in the Campaign of the Islands (Pantelleria and Sicily) May 8th - August 19th 1943, p. 1.

Ten eerste was daar die vrees dat die Italiaanse garnisoen op Pantelleria die voorgenome inval in Sicilië in die wiele kon ry. Hierdie vrees het later ongegrond geblyk te wees, maar op daardie stadium van die oorlog kon die moontlike gevaar egter nie negeer word nie. "At this stage of the war the tiny island still had a tremendous reputation, carefully built up by Fascist propaganda, according to which it was a second Gibraltar or Malta. This was a view that could not be challenged by foreigners, for the Italians made sure that none ever visited the place."⁴

SICILIË EN DIE EILANDE



4. David Woodward: "Sicily: The Assault!" In Purnell's History of the Second World War, p. 1403.

Tweedens het die teenwoordigheid van Italiaanse magte op hierdie eilande die gevaar ingehou dat vyandelike vliegtuie vandaar aanvalle op Geallieerde teikens kon uitvoer.⁵ Aan die ander kant sou die besit van hierdie landingsvelde weer vir die Geallieerde magte groot voordele inhou deurdat hulle vandaar tydens operasie "Husky" aanvalle op Sicilië sou kon uitvoer.⁶

Gedurende Mei en Junie 1943, het die ligte, medium en swaar bomwerpers van die Geallieerde Lugmag, bygestaan deur vegter-bomwerpers, meer as 6 000 krygsvlugte teen die eilande Pantelleria en Lampedusa uitgevoer.⁷ Van hierdie totaal het die ligte bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag meer as 300 krygsvlugte bygedra.⁸ Die Italiaanse magte op Pantelleria het op 11 Junie 1943 oorgegee en Lampedusa en Linosa

-
5. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 281, Lêer FC/1/Islands, S.A.A.F. Operations in the Campaign of the Islands (Pantelleria and Sicily) May 8th - August 19th 1943, p. 1.
 6. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 372, Lêer 4, S.A.A.F. Operations WW II, S.A.A.F. in Sicily July - August 1943, p. 3.
 7. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 281, Lêer FC/1/Islands, S.A.A.F. Operations in the Campaign of the Islands (Pantelleria and Sicily) May 8th - August 19th 1943, p. 2.
 8. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 281, Lêer FC/1/Islands, S.A.A.F. Operations in the Campaign of the Islands (Pantelleria and Sicily) May 8th - August 19th 1943, pp. 5 - 7.

op 13 Junie 1943. In die tussentyd is Campione deur die Italianers ontruim.⁹

Met die moontlike gevaar wat die eilande vir die Geallieerdes kon inhou uit die weg geruim, kon hulle nou voortgaan om die inval in Sicilië verder te beplan. Die inval wat vir Julie 1943 in die vooruitsig gestel is, het die volgende plan van aksie vir die Geallieerde Lugmag ingehou.

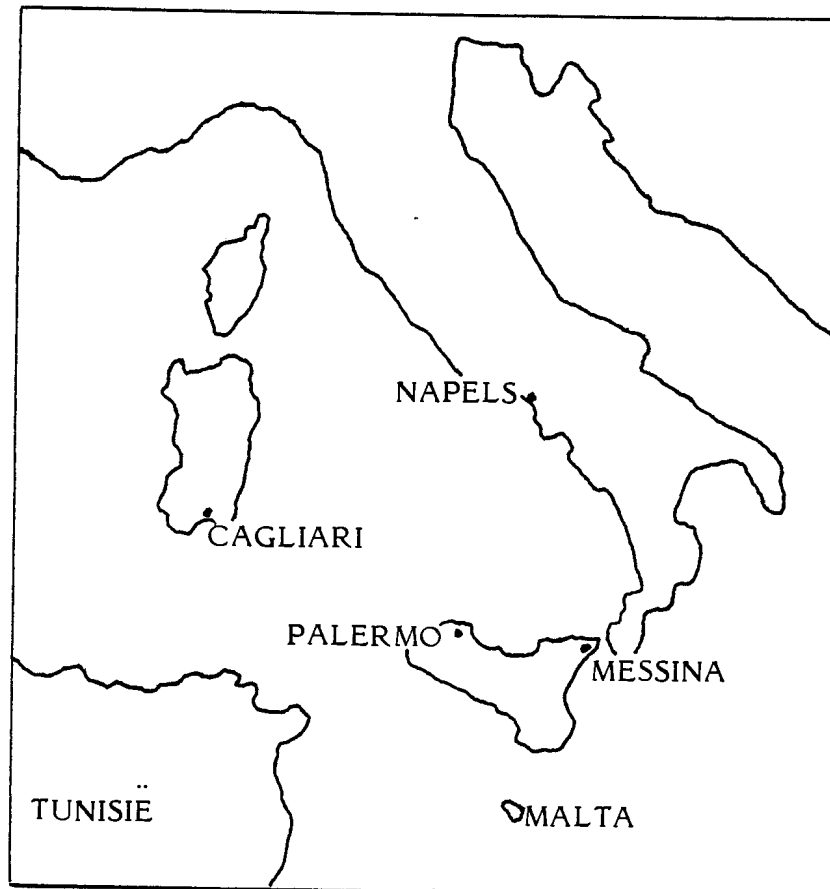
In die eerste fase van die lugoffensief moes lokale lugsuperioriteit oor Sicilië ten alle koste bekom word. Dit was imperatief vir die suksesvolle afhandeling van die Geallieerde inval in Sicilië, en het in die eerste plek daaruit bestaan dat lugaanvalle op vyandelike landingsvelde uitgevoer moes word om soveel vyandelike vliegtuie moontlik te vernietig.¹⁰ Hierdie aanvalle sou egter op so 'n wyse versprei word, dat Italiaanse en Duitse militêre strateë nie met sekerheid kon aflei of die inval in Sicilië, òf Sardinië, òf in die suide van Frankryk

-
9. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 238, Lêer FB/1,
History of Sicilian Campaign beginning with air attacks on
Pantelleria and Lampedusa with special reference to the role
played by S.A.A.F. Squadrons May 1943 to August 1943, p. 2.
10. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave:
History of the Second World War - The Mediterranean and
Middle East, Vol. V, p. 33.

òf in die Oostelike Middellandse Seegebied sou plaasvind nie.¹¹

Derhalwe is aanvalle op vyandelike landingsvelde in Sardinië, Sicilië en die suide van Italië, asook op die hawes van Napels, Messina, Palermo en Cagliari uitgevoer.¹²

GEALLIEERDE BOMAANVALLE VOOR OPERASIE "HUSKY"



-
11. S.A.W. Argief: S.A.A.F., Houer 63, Lêer AE/13/12/A, "G.A.F. Acitivity in the Mediterranean Theatre" - May, 1943 to March, 1944, R.A.F. Review No. 6, p. 95.
 12. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V, p. 32.

Om te voorkom dat Duitse vegvliegtuigskaders in Sicilië en die suide van Italië vanaf ander sentra soos onder andere Noord-Frankryk en die Balkan aangevul word, is bomaanvalle vanaf Brittanje op die noorde van Italië uitgevoer, terwyl aanvalle ook vanaf die Midde-Ooste op militêre teikens in die Dodekanesos en Egeïese Seegebied gedoen is.¹³

Die vernietiging en vaspenning van vyandelike vliegtuie was egter gedurende hierdie eerste fase van die lugplan nie die enigste mikpunt van die Geallieerde lugmagte nie. In 'n poging om die Italiaanse moreel op so 'n wyse te ondergrawe dat hulle nie met die oorlog sou wou voortgaan nie, is bomaanvalle ook op Italiaanse industrieë en ander siviele teikens uitgevoer.¹⁴

Fase twee van die lugoffensief is sewe dae voor die inval, wat op 10 Julie 1943 plaasgevind het,¹⁵ in werking gestel.¹⁶

-
13. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave:
History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V, p. 32.
 14. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave:
History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V, p. 32.
 15. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, S.A.A.F. Chronology - Operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 - June 1940, The S.A.A.F. in the Mediterranean, Chronology 1943, p.2.
 16. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave:
History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V, p. 32.

Afgesien daarvan dat aanvalle nog deurgaans op vyandelike landingsvelde uitgevoer is, is daar gedurende hierdie fase veral gepoog om Sicilië van die vasteland te isoleer, deur bomaanvalle op vyandelike verbindingslinies te doen.¹⁷

Die derde fase van die Geallieerde lugplan het die beskerming van die invalsmag se skepe tydens die vaart na en die landings in Sicilië behels.¹⁸ Aangesien lokale lugsuperioriteit bokant Sicilië nog steeds die primêre doel van die Geallieerde Lugmag was, het aanvalle op vyandelike landingsvelde nog deurgaans die hoogste prioriteit gedurende hierdie fase geniet. Omdat die vegvliegtuie van die Geallieerde Lugmag nou meer hulle aandag aan die beskerming van die skepe van die invalsmag moes wy, is hierdie aanvalle aan Geallieerde bomwerpereskaders alleen oorgelaat.¹⁹

-
17. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave:
History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V, p. 33.
 18. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave:
History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V, p. 33.
 19. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave:
History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V, p. 33.



Daar is verwag dat vyandelike lugaanvalle die dag nadat die landings plaasgevind het, in felheid sou toeneem, aangesien die verdedigingsmagte in daardie stadium presies sou weet waar die invalsmag hulle troepe aan wal gesit het.²⁰ Derhalwe sou daar van die Geallieerde vegvliegtuie verwag word om alles in hulle vermoë te doen om die vyandelike lugaanvalle die hoof te bied.²¹

In hierdie stadium was die Geallieerde Lugmag in 'n baie sterker posisie as wat met die Duitse en Italiaanse Lugmagte die geval was. Teenoor die ongeveer 4 000 vliegtuie van die Geallieerde Lugmag, kon die Duitse en Italiaanse lugmagte op slegs tussen 1 800 en 1 900 vliegtuie staatmaak.²²

-
20. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave:
History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V, p. 33.
21. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave:
History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V, p. 33.
22. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 281, Lêer FC/1/Islands,
S.A.A.F. Operations in the Campaign of the Islands
(Pantelleria and Sicily) May 8th - August 19th 1943, p. 3.

Bydrae van die Suid-Afrikaanse Lugmag tot operasie "Husky"

Die Suid-Afrikaanse eskaders wat aan operasies oor Sicilië en Italië deelgeneem het, het dan ook in hierdie tydperk goeie rekenskap van hulle teenwoordigheid gegee.

No. 1 Eskader het gedurende Juliemaand 589 krygsvlugte ter ondersteuning van die Geallieerde lugplan vanaf Malta en Sicilië uitgevoer.²³

Gedurende hierdie tydperk is een Fw 190A-3- en een Bf 109G-2-vegvliegtuig vir die verlies van een Spitfire-vegvliegtuig vernietig, terwyl 'n verdere twee Bf 109G-2-vliegtuie en een Dornier-vliegtuig beskadig is.²⁴ Gedurende die hele Siciliaanse veldtog wat vanaf 9 Julie tot 17 Augustus 1943 gestrek het,²⁵ het No. 1 Eskader 814 krygsvlugte uitgevoer,²⁶ waartydens vier vyandelike vliegtuie afgeskiet is vir die verlies van twee Suid-Afrikaanse vegvliegtuie.²⁷

-
23. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3, S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943, S.A.A.F. operations Mediterranean Area, July 1943, pp. 1 en 3.
24. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3, S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943, S.A.A.F. operations Mediterranean Area, July 1943, p. 3.
25. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 372, Lêer 4, S.A.A.F. Operations WW II, S.A.A.F. in Sicily July - August 1943, Bylae: The S.A.A.F. in Sicily, p. 6.
26. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 372, Lêer 4, S.A.A.F. Operations WW II, S.A.A.F. in Sicily July - August 1943, Bylae: The S.A.A.F. In Sicily, p. 6.
27. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 372, Lêer 4, S.A.A.F. Operations WW II, S.A.A.F. in Sicily July - August 1943, Bylae: The S.A.A.F. in Sicily, p. 6.

Die ligte bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag, te wete Nos. 12, 21 en 24 Eskaders, het gedurende Juliemaand 750 krygsvlugte vanaf Malta uitgevoer,²⁸ waarvan 253 gedurende nagaanvalle in die tydperk 11 - 20 Julie 1943 onderneem is.²⁹

Die sukses waarmee die Suid-Afrikaanse bomwerpers aanvalle op vyandelike landingsvelde uitgevoer het, is om verskeie redes moeilik bepaalbaar. Ten eerste was dit nie slegs die bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag wat hulle tot hierdie teikens gewend het nie, maar ook die swaar, medium en ligte bomwerpers van die Geallieerde lugmagte.³⁰ Om die skade wat die vyandelike lugmagte vanweë hierdie aanvalle ondervind het aan die optrede van 'n spesifieke lugmag of lugmageskader toe te dig, sou dus foutief wees.

In die tweede plek is die beskikbare Italiaanse en Duitse verslae aangaande die verliese deur hulle lugmagte tydens hierdie aanvalle gely, nie alleen vaag nie, maar ook teenstrydig van aard.³¹ Wat ook al

-
28. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3,
S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943,
S.A.A.F. operations Mediterranean Area, July 1943, p. 2.
29. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3,
S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943,
S.A.A.F. operations Mediterranean Area, July 1943, p. 2.
30. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave:
History of the Second World War - The Mediterranean and
Middle East, Vol. V, pp. 48 - 49.
31. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave:
History of the Second World War - The Mediterranean and
Middle East, Vol. V, p. 48. (Voetnota).

die resultate van hierdie bomwerping was, kan daar aanvaar word dat die Suid-Afrikaanse bomwerpereskaders ook hulle deel tot die vernietiging van die meer as 200 Duitse en Italiaanse vliegtuie³² bygedra het.

Aanvalle op vyandelike landingsvelde was egter nie die primêre doel van die Suid-Afrikaanse Lugmag tydens die Geallieerde inval in Sicilië nie. Vanaf 11 Julie het die Suid Afrikaanse bomwerpers hul ook daarop toegespits om vyandelike verbindingslinies te ontwig asook om noue ondersteuning aan die landmagte te verskaf.³³ Tydens een van hierdie aanvalle op Agira op 27 Julie 1943,³⁴ is die vyandelike verdedigingstelsels in so 'n mate ontwig, dat hierdie vyandelike vesting gemaklik deur die oprukkende Britse Agtste Leër verower is, waarna spesiale gelukwense deur die Agtste Leër aan No. 12 Eskader vir hierdie suksesvolle aanval gestuur is.³⁵

-
32. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V, p. 48. (Voetnota)
 33. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 372, Lêer 4, S.A.A.F. Operations WW II, S.A.A.F. in Sicily July - August 1943, Bylae: The S.A.A.F. in Sicily, p. 2.
 34. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, S.A.A.F. Chronology operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 - June 1944, The S.A.A.F. in the Mediterranean, Chronology 1943, p. 2.
 35. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3, S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943, S.A.A.F. operations Mediterranean Area, July 1943, p. 2 asook S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, S.A.A.F. Chronology operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 - June 1944, The S.A.A.F. in the Mediterranean, Chronology 1943, p. 2.

Tussen 3 Julie 1943 en 17 Augustus 1943 het die bomwerpers van hierdie drie Suid-Afrikaanse eskaders, wat 35 persent van die totale ligte bomwerpermag van die Geallieerde lugmagte verteenwoordig het,³⁶ 1 046 krygsvlugte onderneem.³⁷ Hierdie getal krygsvlugte het 42 persent van die totale aantal ligte bomwerperkrygsvlugte van die Geallieerde lugmagte uitgemaak.³⁸

Gedurende die tydperk vanaf 3 Julie 1943 tot 31 Augustus 1943, het genoemde drie Suid-Afrikaanse ligte bomwerpereskaders 12 888 bomme op teikens in Sicilië en Italië gewerp.³⁹ Hierdie bomme het 'n gesamentlike massa van ongeveer 764 968 kilogram verteenwoordig⁴⁰ en was

-
36. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V, p. 874.
37. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 372, Lêer 4, S.A.A.F. Operations WW II, S.A.A.F. in Sicily July - August 1943, Bylae: The S.A.A.F. in Sicily, p. 3.
38. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V, pp. 148, 183 - 184.
39. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3, S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943, S.A.A.F. operations Mediterranean Area, 1st/15th September, p. 1.
40. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3, S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943, S.A.A.F. operations Mediterranean Area, 1st/15th September, p. 1.

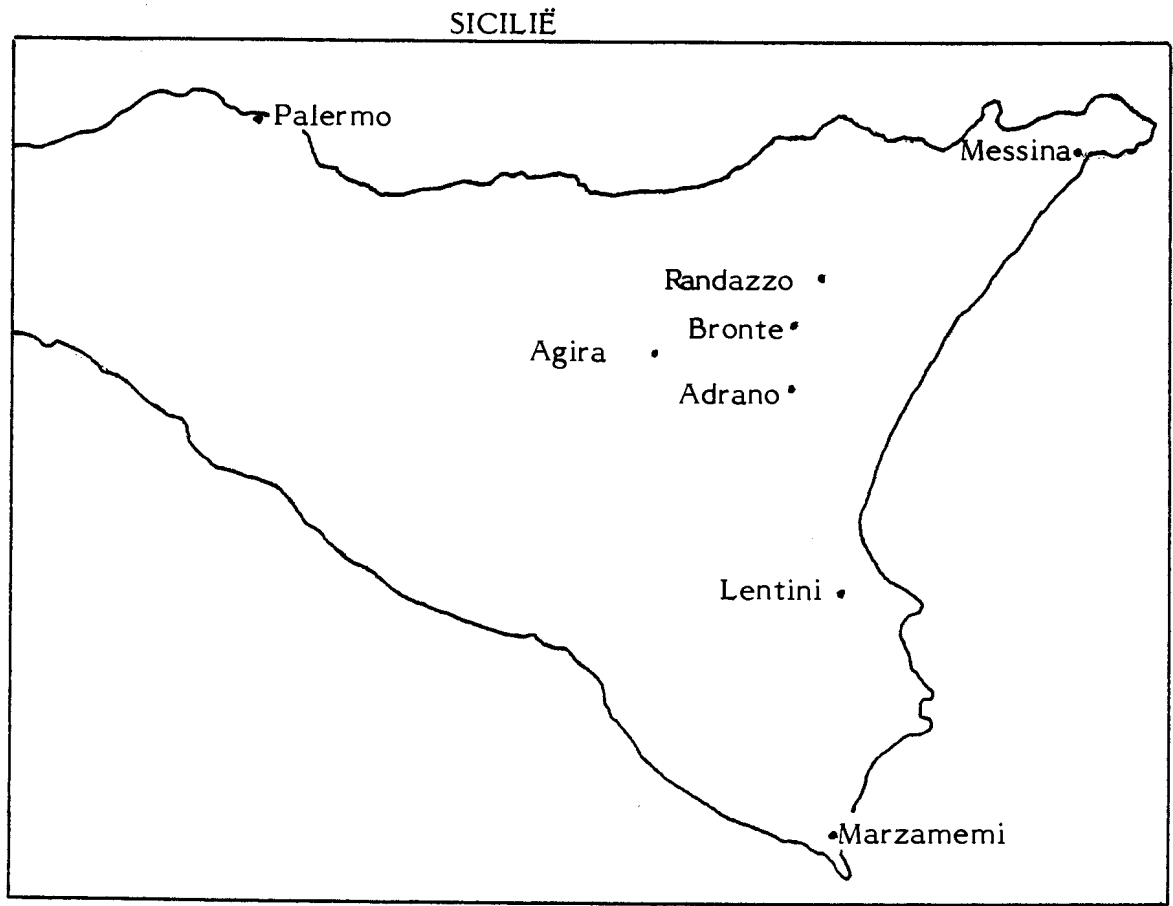
soos volg verdeel:

230 kilogram bomme	941
115 kilogram bomme	4 377
18 kilogram fragmentasiebomme	1 948
1,8 kilogram brandbomme	<u>5 622</u>
		<u>12 888</u> ⁴¹

Aangesien 'n groot aantal van die krygsoperasies gedurende die nag plaasgevind het en ook vanweë die feit dat 'n groot persentasie van die bomme uit brand- en fragmentasiebomme bestaan het, is dit onmoontlik om die presiese sukses van hierdie aanvalle te bepaal. Daar kan dus alleenlik peil getrek word op enkele ontledings wat die oprukkende troepe van teikens gedoen het, nadat aanvalle deur die bomwerpers afgehandel was.

In 'n ontleding van die bomaanvalle wat op vyandelike verbindingslinies in die Randazzo - Bronte - Adrano- Bianciavilla-area in Sicilië deur hierdie ligte bomwerpers uitgevoer is, is daar gevind dat dit baie effektief was,⁴² en volgens verslae: "...must have contributed greatly to the disruption of the enemy's road traffic."⁴³

-
41. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3, S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943, S.A.A.F. operations Mediterranean area, 1st/15th September 1943, p. 1.
42. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3, S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943, S.A.A.F. operations Mediterranean area, 16th - 31st August 1943, p. 1.
43. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3, S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943, S.A.A.F. operations Mediterranean area, 16th - 31st August 1943, p. 1.



Afgesien van aanvalle wat op vyandelike verbindingslinies uitgevoer is, is krygsvlugte ook deur die ligte bomwerpers onderneem met artilleriestellings, hawe-installasies en dorpe as doelwit.⁴⁴ Tydens een van hierdie aanvalle wat op 'n vyandelike ammunisie-opslagplek naby die dorp Bronte in Sicilië uitgevoer is, is die teiken totaal verwoes.⁴⁵

-
44. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3, S.A.A.F.
Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943,
S.A.A.F. operations Mediterranean Area, 1st to 15th August 1943, p. 1.
45. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3, S.A.A.F.
Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943,
S.A.A.F. operations Mediterranean Area, 1st to 15th August 1943, p. 1.

Soos daar alreeds in die eerste hoofstuk van hierdie studie gemeld is, bly een van die belangrikste funksies van 'n lugmag die vermoë om korrekte inligting voor en tydens 'n veldslag aan die betrokke bevelvoerders te voorsien. In hierdie verband het die Suid-Afrikaanse Lugmag, by name Nos. 40 en 60 Eskaders, waardevolle werk voor en tydens die inval in Sicilië gelewer.

No. 60 Eskader wat in die neem van lugfoto's gespesialiseer het, het alreeds sedert 15 Junie 1943 gedetailleerde fotografiese materiaal vir die beplanners van die inval in Sicilië verskaf.⁴⁶ Verdere verkenningswerk voor, en tydens die inval in Sicilië is deur vlieëniers van No. 40 Eskader uitgevoer.⁴⁷ Gedurende Juliemaand het hierdie eskader 286 verkenningsvlugte onderneem,⁴⁸ waarvan 'n rekordgetal van 22 vlugte op 10 Julie, die dag van die Geallieerde inval, gedoen is.⁴⁹

-
46. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, S.A.A.F. Chronology operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 - June 1944, The S.A.A.F. in the Mediterranean, Chronology 1943, p. 1.
47. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, S.A.A.F. Chronology operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 - June 1944, The S.A.A.F. in the Mediterranean, Chronology 1944, pp. 1 - 2.
48. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3, S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943, S.A.A.F. operations Mediterranean area, 1st to 15th August, 1943, p. 2.
49. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 27



nog besig was om met Spitfire- en Kittyhawk-vliegtuie toegerus te word,⁵⁴ het die ander Suid-Afrikaanse eskaders wat aan die Noordkus van Afrika gestasioneer was, naamlik Nos. 3, 7, 15, 16 en 41 Eskaders, hulle deel tot die Geallieerde inval in Sicilië bygedra deur lugdekking aan die skeepskonvooi langs die Afrikaanse kus te verskaf.⁵⁵ Sodoende het die Suid-Afrikaanse eskaders in 'n mate die druk op die Geallieerde lugmagte verlig, deurdat eskaders wat andersins vir hierdie doel ingespan sou word, hulle aandag nou aan die Geallieerde lugoffensief in Sicilië kon gee.

Met die inname van die Siciliaanse kUSDorp Messina deur troepe van die Amerikaanse Sewende Leër op 16 Augustus 1943,⁵⁶ gevolg deur die Britse Agtste Leër op 17 Augustus 1943,⁵⁷ het die veldtog in Sicilië tot 'n einde gekom. Die Geallieerde magte het hulle nou vir die inval in Italië begin voorberei.

54. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3, S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943, S.A.A.F. operations Mediterranean Area, July 1943, p. 1.

55. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3, S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943, S.A.A.F. operations Mediterranean Area, July 1943, pp. 1 - 3.

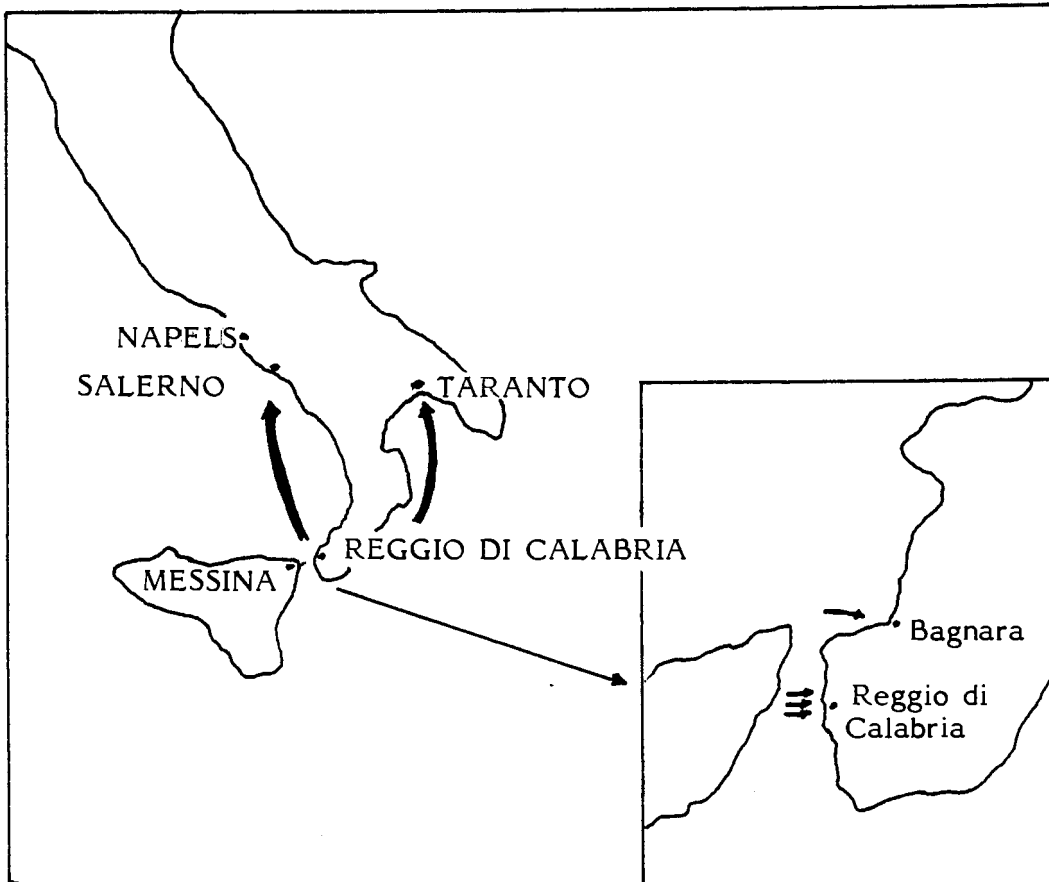
56. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 372, Lêer 4, S.A.A.F. Operations WW II, S.A.A.F. in Sicily July - August 1943, Bylae: Sicily, p. 7.

57. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 372, Lêer 4, S.A.A.F. Operations WW II, S.A.A.F. in Sicily July - August 1943, Bylae: Sicily, p. 7.

DIE GEALLIEERDE INVAL IN ITALIË

Die inval in Italië in September 1943, het op drie fronte, naamlik Reggio di Calabria, Taranto en Salerno plaasgevind.⁵⁸

GEALLIEERDE INVAL IN ITALIË



58. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêr 14,
Italy - Air Narratives (Provisional), The Invasion of Italy, pp. 1 - 2,
asook H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 41.

Voordat daar enigsins aan die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag in hierdie teater van die Tweede Wêreldoorlog aandag gegee word, moet ons eers na die grootte van die opponerende lugmagte en die samestelling van die Geallieerde Lugmag in die Middellandse seegebied kyk en daarna na die algemene lugstrategie wat die Geallieerde Lugmag in Italië sou voer.

Sterkte van die opponerende lugmagte

Wat die sterkte van die opponerende lugmagte betref, is dit duidelik as daar na onderstaande syfers gekyk word, dat die Geallieerde Lugmag 'n oorweldigende getalsoorwig geniet het.

Op 31 Augustus 1943 het die Duitse Lugmag in die suide van Frankryk, Noord-, Suid- en Sentraal-Italië, Sardinië, Griekeland, Roemenië en Kroasië in Joego-Slawië, 1 109 vliegtuie tot sy beskikking gehad.⁵⁹ Van hierdie getal vliegtuie was slegs ongeveer 574 lugwaardig.⁶⁰ Hierteenoor het die Geallieerde Lugmag oor meer as 3 000 vliegtuie beskik.⁶¹ Tydens die Geallieerde inval by Salerno op 9 September 1943⁶² het die invalsmag byvoorbeeld 3 280 vliegtuie tot sy beskikking

59. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave:

History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V, p. 362.

60. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave:

History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V, p. 253.

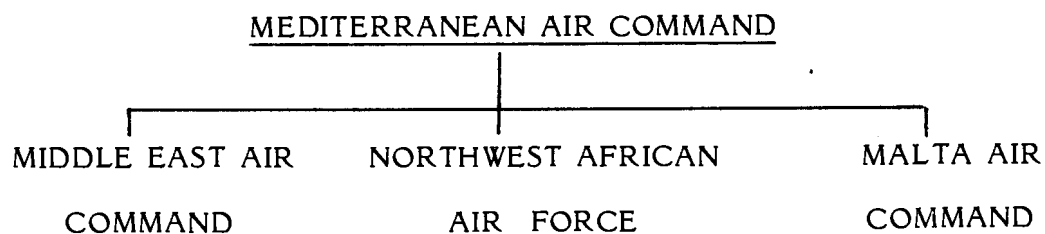
61. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 10.

62. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), The Invasion of Italy, p.2.

gehad, waarvan 2 460 lugwaardig was.⁶³

Bevelstruktuur van die Geallieerde Lugmag

In 'n poging om die optrede van so 'n groot aantal vliegtuie te koördineer, is daar besluit om die Geallieerde Lugmag in drie hoofbevelsgroepe, naamlik "Middle East Air Command", "Northwest African Air Force" en "Malta Air Command" te verdeel.⁶⁴ Hierdie drie groepe sou onder bevel van "Mediterranean Air Command" staan⁶⁵ en skematies sou die bevelstruktuur dus soos volg daaruit sien.



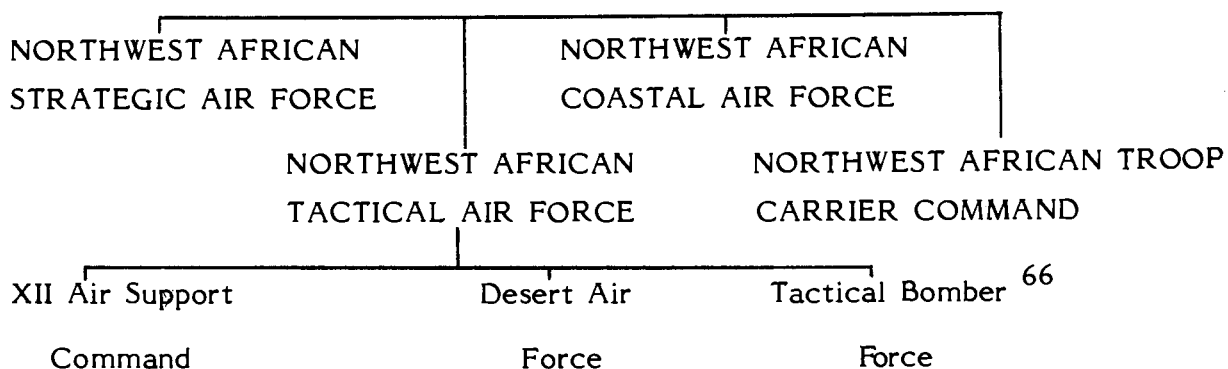
Die Suid-Afrikaanse Eskaders wat aan operasies in Italië deelgeneem het, het die deel van die Northwest African Air Force gevorm, en om hulle plek in hierdie bevelstruktuur aan te dui, sal daar in onderstaande paragrafe slegs 'n ontleding van hierdie bevelsgroep gemaak word.

63. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave:
History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V, p. 225.

64. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 10.

65. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave:
History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V, pp. 874 - 875.

NORTHWEST AFRICAN AIR FORCE



Die Suid-Afrikaanse ligte bomwerpereskaders wat No. 3 (S.A.) Vleuel sou uitmaak (Nos. 12, 21, en 24 Eskaders) het onder bevel van Tactical Bomber Force gestaan,⁶⁷ terwyl Nos. 1, 2, 4 en 40 Eskaders wat op hulle beurt No. 7 (S.A.) Vleuel gevorm het, het hulleself onder bevel van die Desert Air Force bevind.⁶⁸

In Desember 1943 is daar, gesien in die lig van die veranderde eise wat aan die Geallieerde Lugmag gestel is, besluit om die bevelstruktuur nog verder stroombelyn te maak.⁶⁹ Die Mediterranean Air Command

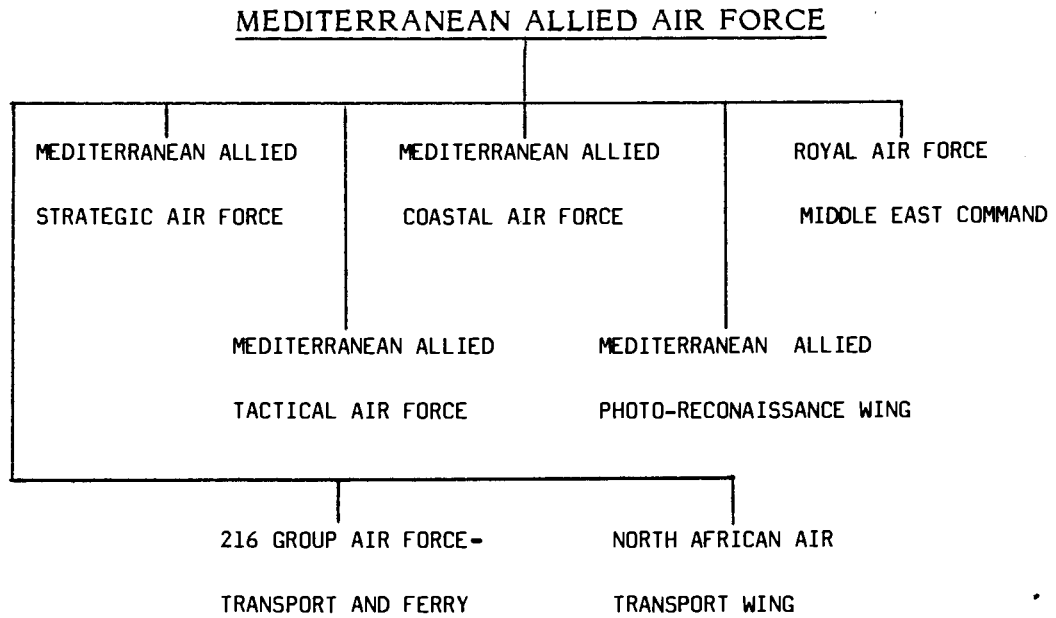
-
66. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), The Invasion of Italy, p. 4.
67. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V, pp. 874 - 875.
68. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V, pp. 874 - 875.
69. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Air Strategy in Italy, p. 6.

het daarna as die "Mediterranean Allied Air Force" bekend gestaan,⁷⁰ en die res van die verskillende bevelsposte het soos volg daaruit gesien. "Mediterranean Allied Strategic Air Force" het alle strategiese bomaanvalle gehanteer, terwyl taktiese bomwerping onder bevel van "Mediterranean Allied Tactical Air Force" gestaan het.⁷¹ Die maritieme afdeling van die Geallieerde Lugmag het onder "Mediterranean Allied Coastal Air Force" geressorteer, terwyl eskaders belas met foto- en verkenningswerk onder bevel was van "Mediterranean Allied Photo-Reconnaissance Wing".⁷² "North African Air Transport Wing" en "216 Group Air Force-Transport and Ferry" was vir lugvervoer verantwoordelik.⁷³

-
70. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Air Strategy in Italy, p. 6.
71. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Air Strategy in Italy, pp. 7 en 9.
72. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Air Strategy in Italy, pp 11 en 15 - 16.
73. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Air Strategy in Italy, p. 17.



Skematies sou die bevelstruktuur dus soos volg lyk.



Suid-Afrikaanse eskaders wat by die oorlog in Italië betrokke was, het hulle na hierdie hergroepering van die Geallieerde Lugmag onder bevel van die Mediterranean Allied Tactical Air Force bevind.⁷⁴

Sonder om in detail op die sterkte van elkeen van bostaande afdelings van die lugmag wat onder Mediterranean Allied Air Force geressorteer het in te gaan, is dit duidelik dat ons hier te make het met 'n lugmag wat op so 'n wyse uitgebou is, dat die strategiese, taktiese, verkennings, maritieme en vervoeroperasies met gemak deur elke afdeling behartig kon word.

74. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Air Strategy in Italy, p. 10.

Geallieerde lugstrategie in Italië

Betreffende die algemene strategie van die Geallieerde Lugmag tydens die veldtog in Italië, is strategiese bomwerping teen teikens in Duitsland, Joego-Slawië en Roemenië, nou ook vanaf die Middellandse Seegebied uitgevoer.⁷⁵ Afgesien van hierdie verpligting, is daar ter ondersteuning van die Geallieerde landmagte in Italië, taktiese krygsvlugte uitgevoer,⁷⁶ terwyl die behoud van lugsuperioriteit deur bomaanvalle op vyandelike landingsvelde uit te voer en vyandelike vliegtuie in die lug te vernietig, nog steeds as van kardinale belang beskou is.⁷⁷

Bo en behalwe bogenoemde funksies, het die Geallieerde Lugmag, veral vanaf 1944 toe hulle 'n totale lugoorgewig en lugsuperioriteit geniet het, 'n "Afsluitingsoffensief" teen die Duitse troepe in Italië van stapel gestuur.⁷⁸ Hierdie spesifieke optrede aan die kant van die lugmag, wat in Engels as "Interdiction" bekend gestaan het, het daarop neergekom dat alle pad- en treinverbindinge wat daar tussen die Duitse Leërmag

75. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14,
Italy - Air Narratives (Provisional), Air Strategy in Italy, p. 6.

76. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14,
Italy - Air Narratives (Provisional), Air Strategy in Italy, p. 9.

77. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14,
Italy - Air Narratives (Provisional), The Invasion of Italy, p. 5.

78. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14,
Italy - Air Narratives (Provisional), Air Strategy in Italy, p. 1.

en hulle basisse in Duitsland bestaan het, aangeval en vernietig moes word.⁷⁹ In teorie sou dit dan daarop neerkom dat hierdie leërmag, afgesny van alle voorrade, daartoe gedwing sou wees om te kapituleer.⁸⁰

As deel van bogenoemde plan, het die Geallieerde Lugmag tydens operasie "Strangle" wat op 19 Maart 1944 van stapel gestuur is,⁸¹ die volgende plan van aksie in werking gestel.

- a. Rangeerwerwe ten suide van die Pisa - Florence - Rimini-lyn, moes deur die medium bomwerpers van die Mediterranean Allied Tactical Air Force aangeval en vernietig word.
- b. Brûe in die gebiede Montalto di Castro - Orvieto - Pedaso - Cecina - Fano moes deur medium- en vegvliegtuig-bomwerpers vernietig word om dusdoende alle treinverkeer na Rome effektief te blokkeer.⁸²

79. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy Air Narratives (Provisional), Air Strategy in Italy, p. 1.

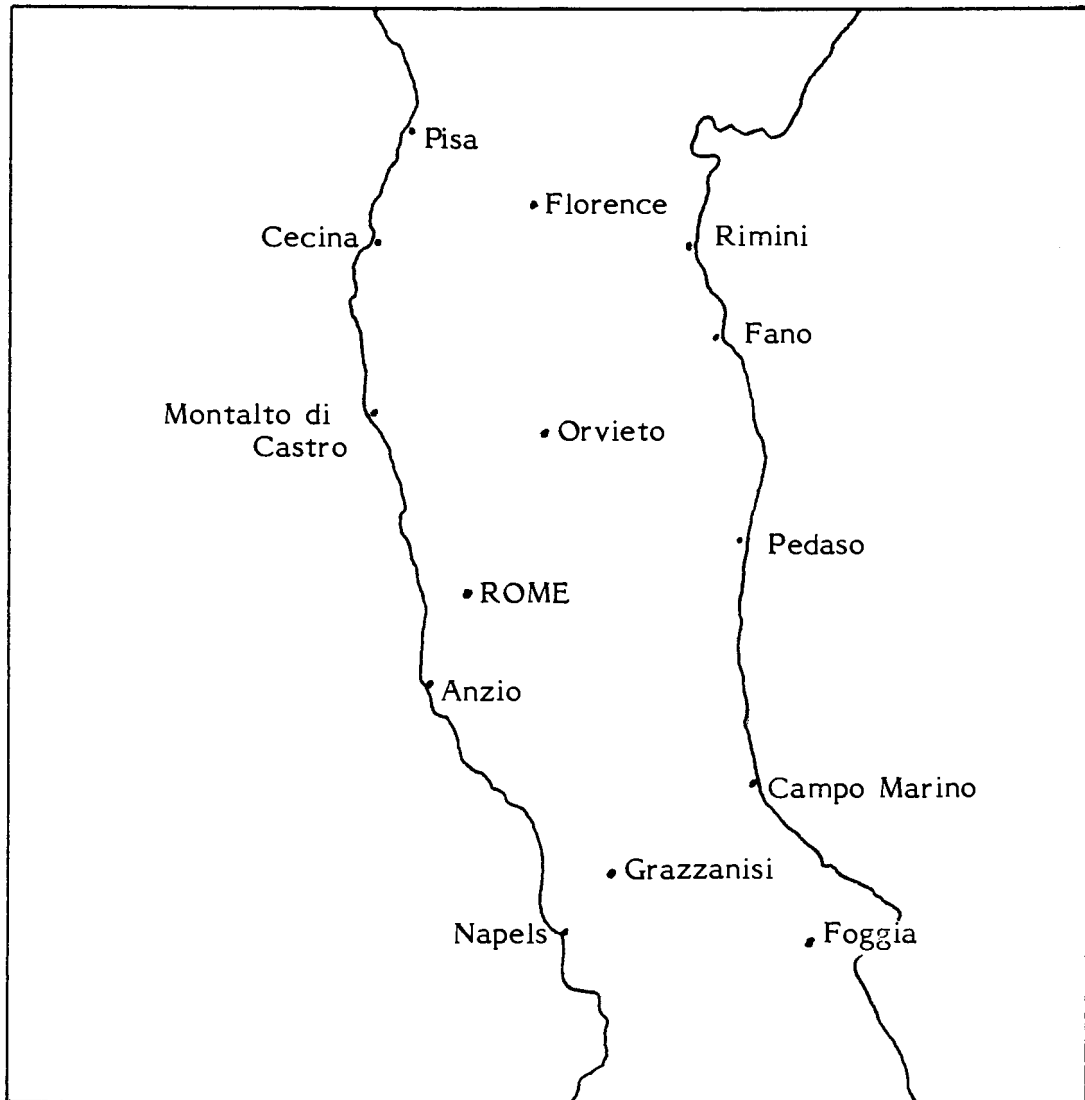
80. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy Air Narratives (Provisional), Air Strategy in Italy, p. 1.

81. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, S.A.A.F. Chronology Operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 to June 1944, The S.A.A.F. In the Mediterranean, Chronology 1944, p. 8.

82. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy Air Narratives (Provisional), Air Strategy in Italy, p. 1.



GEALLIEERDE OPTREDE TYDENS OPERASIE "STRANGLE"



Die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag in die Geallieerde lugstrategie

Wanneer die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag teen die agtergrond van bogenoemde lugstrategieë ontleed word, is daar enkele fasette van die lugoerlog wat baie sterk na vore kom.

In die eerste plek het die vegvliegtuig-bomwerpereskaders van hierdie lugmag vanweë die tipe oorlogvoering, asook die bergagtige terrein waar operasies uitgevoer is, baie sterker op die voorgrond getree as wat die geval in Noord-Afrika was. Ten tweede het klimaatsomstandighede en die groot samedromming van Geallieerde eskaders op landingsvelde 'n groot uitwerking gehad op die aantal krygsvlugte wat uitgevoer is. Anders as die geval in Noord-Afrika, waar daar genoegsame ruimte beskikbaar was vir landingsvelde en om groot hoeveelhede vliegtuie te hanteer, moes die Suid-Afrikaanse en Geallieerde eskaders daaraan gewoond raak dat landingsvelde in Italië, waar daar somtyds slegs 'n enkele weervaste aanloopbaan beskikbaar was, meer as die normale kwota vliegtuie moes akkommodeer.⁸³ In hierdie verband noem brigadier G.C. Krummeck dat lugkontroleurs by landingsvelde in Italië somtyds tot 24 vliegtuie moes laat land terwyl die vliegafstand tussen die vliegtuie minder as 600 meter was.⁸⁴

-
83. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Narratives (Provisional), Operation "Strangle", p. 14, Bylae: 3 (SAAF) Wing, Air-Operations, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 14.
84. G.C. Krummeck: "Fighter bombers over Italy". In Reader's Digest Illustrated Story of World War II, Vol. 2, p. 452.



JESI-LUGHAWE IN ITALIË

('n Groot verskeidenheid vliegtuie

kan hier opgemerk word.

Vergelyk H.J. Martin and Neil Orpen:

Eagles Victorious, voorblad)

Vanweë die verspreidheid van die verskillende Suid-Afrikaanse eskaders in die Middellandse Seegebied, asook die verskeidenheid van funksies wat deur hierdie eskaders verrig is, sal die toerusting en operasies van die verskillende vleuels en eskaders van hierdie lugmag in die volgende aantal bladsye afsonderlik behandel en geëvalueer word.

Toerusting van die Suid-Afrikaanse Lugmag, 1943 tot 1945

Suid-Afrikaanse vegvliegtuigeskaders was almal met Spitfire L.F. Mk VB en Spitfire F. Mk IX-vegvliegtuie toegerus.⁸⁵ Die enigste uitsonderings was Nos. 5 en 11 Eskaders wat onderskeidelik met Mustang III en Kittyhawk IV-vegvliegtuie toegerus was.⁸⁶ Die Spitfire F.Mk IX-vegvliegtuig, wat vir die eerste keer in Junie 1942 aan operasies deelgeneem het,⁸⁷ het 'n maksimum spoed van 655 kilometer per uur en 'n hoogtegrens van 12 106 meter gehad,⁸⁸ 'n groot verbetering op die Spitfire L.F. Mk VB-vegvliegtuig se maksimum spoed van 574 kilometer per uur en 'n hoogtegrens van 10 820 meter!⁸⁹ Die bewapening van beide vliegtuie was dieselfde, naamlik twee Hispanno-kanonne en vier ,303 duim masjiengewere, maar waar die Spitfire L.F. Mk VB slegs daartoe in staat was om 'n bomvrag van 227 kilogram te vervoer, kon die Spitfire F.Mk IX-vegvliegtuig 'n bomvrag van 454 kilogram dra.⁹⁰

85. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 3, Lêer AA/5, S.A.A.F. Squadrons Operational at peak period - October, 1944.

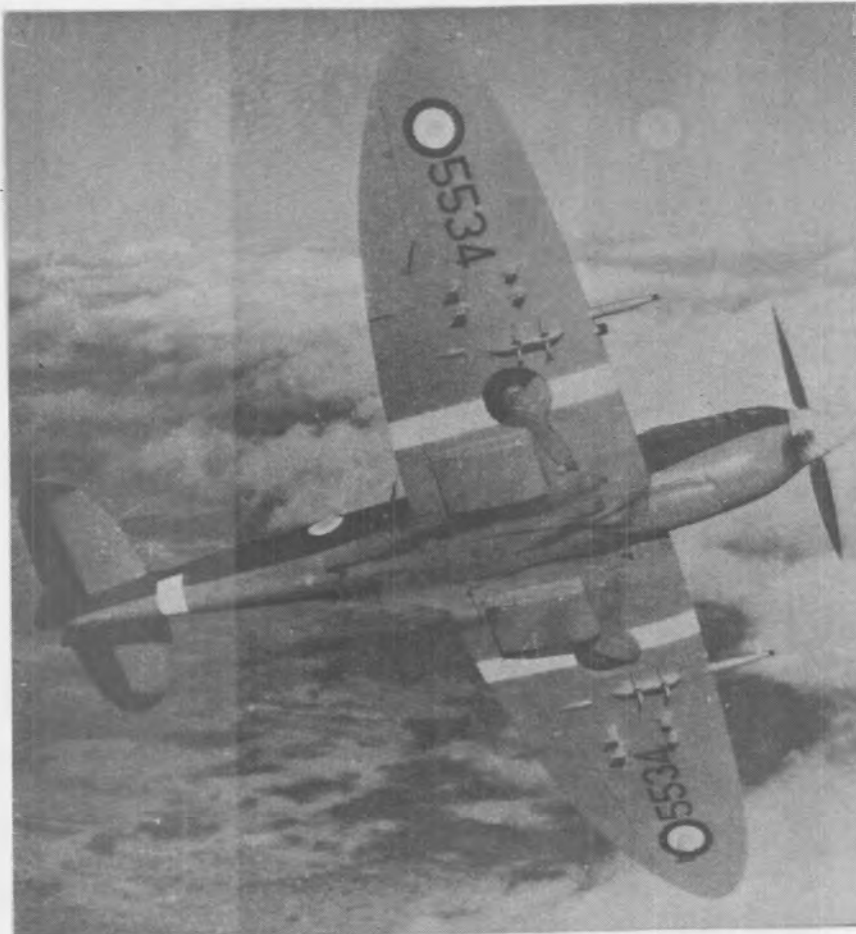
86. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 3, Lêer AA/5, S.A.A.F. Squadrons Operational at peak period - October, 1944.

87. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 148.

88. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 148.

89. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 148.

90. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 148.



SPITFIRE

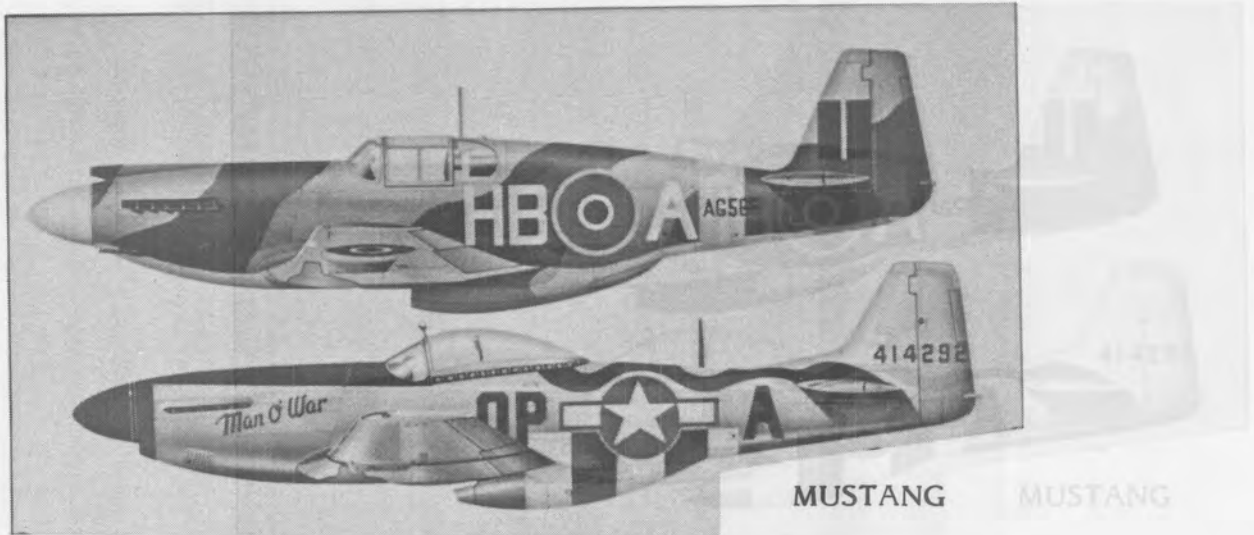
SPITFIRE

(S.A. Weermag) (S.A. Weermag)

No. 5 Eskader was aanvanklik met Kittyhawk III en later met Kittyhawk met Kittyhawk IV-vliegtuie toegerus.⁹¹ In Oktober 1944 het hulle die enigste Suid-Afrikaanse eskader geword wat met Amerikaanse Mustang IV-veg-vliegtuie toegerus is.⁹² Hierdie vliegtuie kon 'n maksimum spoed van 725 kilometer per uur op 'n hoogte van 8 530 meter bereik⁹³ en kon 'n bomvrag van 907 kilogram vervoer.⁹⁴ Met 'n vliegafstand van

-
91. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy, - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Squadron, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 3.
92. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F.R: 91, Operations in the Mediterranean, 1st to 15th October 1944, p. 2.
93. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, voetnoot p. 307.
94. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 206.

3 700 kilometer⁹⁵ was hierdie vliegtuie dan ook uiters geskik om
aanvalle oor lang afstande uit te voer.



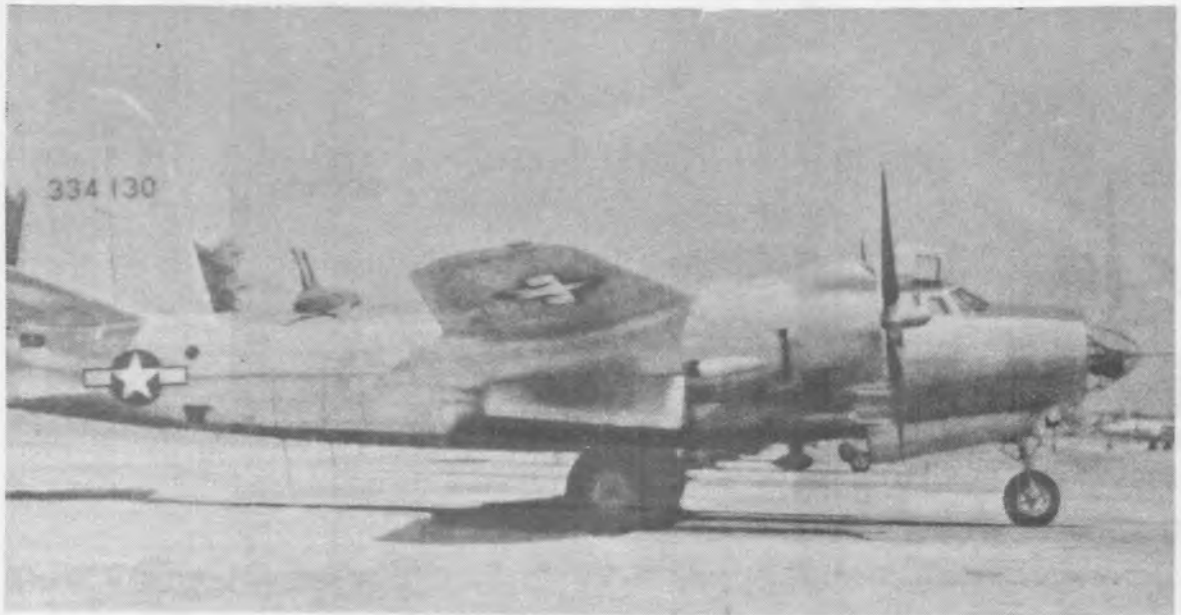
(Op die boonste foto verskyn die Mustang I wat die voorganger was van die P-51D Mustang. Laasgenoemde sou dan ook as die Mustang IV bekend staan. Vergelyk Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, pp. 74 en 206.)

Dit was egter nie slegs ten opsigte van die vegvliegtuigeskaders die Suid-Afrikaanse Lugmag beter rekenskap van hulleself kon gee nie, maar ook wat hulle bomwerpers betref. Die Suid-Afrikaanse Lugmag het sedert 1944 ligte, medium en swaar bomwerpers tot beskikking gehad om die oorlog teen hulle Duitse opponente voort te sit.

95. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 206.

In Desember 1943 het Nos. 15 en 21 Eskaders nog steeds met Baltimore III-bomwerpers aan operasies deelgeneem,⁹⁶ terwyl Nos. 12 en 24 Eskaders met Marauder II-bomwerpers,⁹⁷ wat die Britse ekwivalent van die Amerikaanse B-26C Marauder was,⁹⁸ toegerus is.

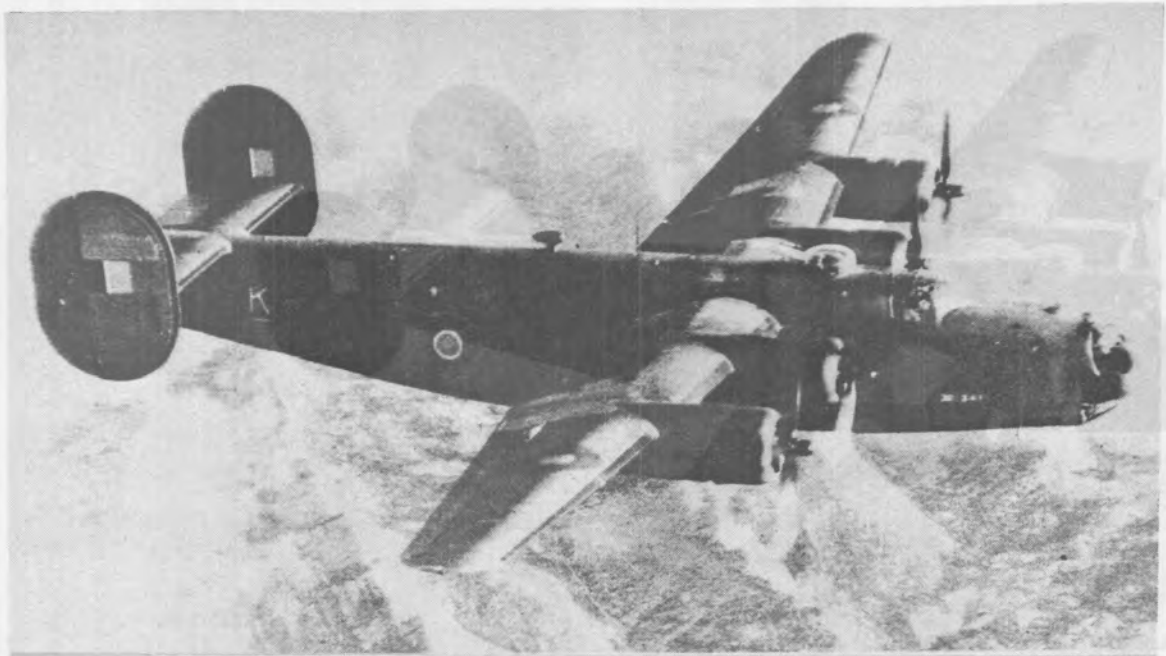
Hierdie Marauder II-bomwerpers het 'n maksimum spoed van 510 kilometer per uur, 'n maksimum vlieghoogte van 7 163 meter en 'n vliegafstand van 1 850 kilometer gehad. Waar die DB-7B Boston- en Baltimore III-bomwerpers 'n maksimum bomvrag van 907 kilogram kon vervoer, was die Marauder II-bomwerper se maksimum bomvrag 2 359 kilogram.⁹⁹



MARAUDER (S.A. Weermag)

96. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, S.A.A.F. Chronology Operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 to June 1944, The S.A.A.F. In the Mediterranean, Chronology 1943, p. 5.
97. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, S.A.A.F. Chronology Operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 to June 1944, The S.A.A.F. In the Mediterranean, Chronology 1944, pp. 6 en 7.
98. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 205.
99. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 205.

Waar bogenoemde bomwerpers vir taktiese bomwerping aangewend is, het die Suid-Afrikaanse Lugmag ook nog 'n verdere twee eskaders gehad wat tot die strategiese bomwerping van doelwitte in die Duits-beheerde Europa aangewend kon word. Hierdie twee eskaders, te wete Nos. 31 en 34 Eskaders, was met Liberator Mk. VI-bomwerpers toegerus. Die Liberator Mk. VI-bomwerper, met sy bemanning van agt lede, kon 'n bomvrag van 5 800 kilogram oor 'n afstand van 1 600 kilometer of 1 815 kilogram oor 'n afstand van 3 685 kilometer vervoer, terwyl hulle 'n maksimum spoed van 488 kilometer per uur gehad het.



LIBERATOR

(S.A. Weermag)

-
100. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 191.
101. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 192.

Moderne bomwerpers en vegvliegtuie was egter teen die middel van 1944 nie die enigste nuwe toevoegings tot die Suid-Afrikaanse Lugmag nie. Suid-Afrikaanse eskaders wat met foto- en verkenningwerk belas was, naamlik Nos. 40 en 60 Eskaders, het ook van die modernste vliegtuie tot hulle beskikking gehad om hulle onderskeie take te verrig.

Wat taktiese verkenning betref, is No. 40 Eskader, wat 'n ver pad sedert die veldtog in Oos-Afrika met hulle Hartbees-vliegtuie gekom het, met Spitfire L.F. Mk VB-vliegtuie toegerus.¹⁰² Verder is No. 60 Eskader, wat hulle veral met fotowerk besig gehou het, met Mosquito PR. Mk IX en B.Mk XVI-vliegtuie toegerus.¹⁰³

Die Mosquito-vliegtuig, wat ook as die suksesvolste Britse vliegtuig van die Tweede Wêreldoorlog beskryf is,¹⁰⁴ was een van die vinnigste vliegtuie waaroor die Geallieerde lugmagte beskik het. Hierdie vliegtuig was daartoe in staat om gedurende 'n vlak duik vanaf 9 150 meter tot 8 500 meter 'n maksimum spoed van ongeveer 800 kilometer per uur te behaal.¹⁰⁵ Hulle was dus vinniger as enige Duitse vegvliegtuig, behalwe natuurlik die Duitse spuitaangedrewe Me 262A-1a-vliegtuig wat tot 'n maksimum spoed van 870 kilometer per uur in staat was.¹⁰⁶ (Laasgenoemde vliegtuig het egter aanvanklik sy verskyning as bomwerper

102. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 11.

103. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, pp. 108 en 113.

104. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 138.

105. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 108.

106. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 125.

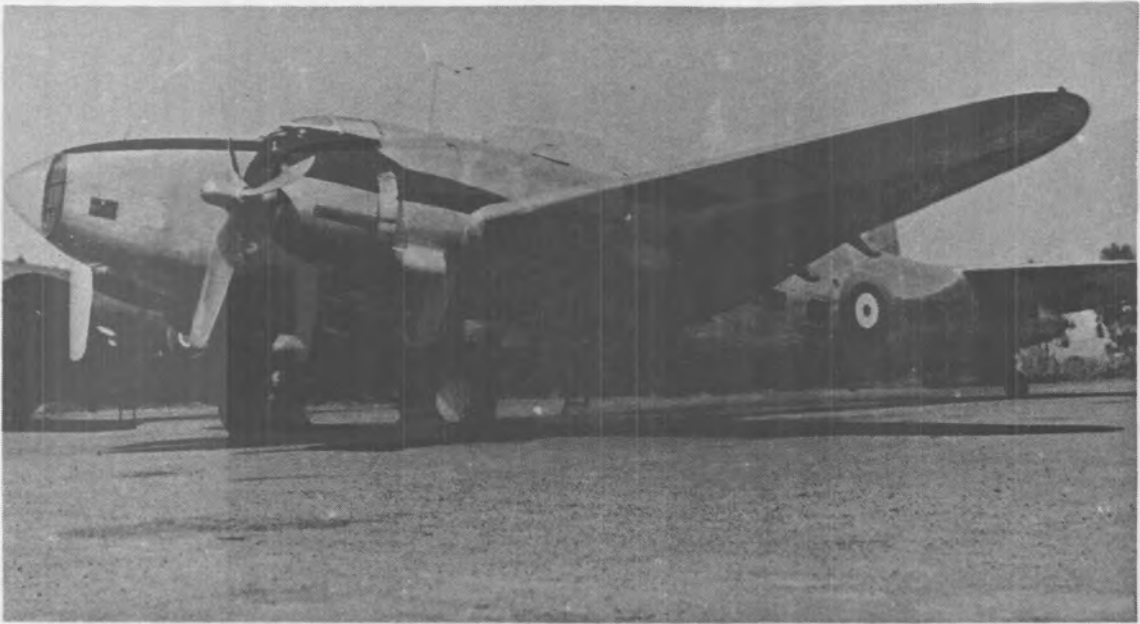
gemaak en sou eers teen die einde van die Tweede Wêreldoorlog as vliegtuig ingespan word.)¹⁰⁷



(Vergelyk: Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 136.)

Ook is eskaders wat belas was met die vervoer van personeel en voorrade, met moderne vliegtuie in die vorm van Dakota Mk III- en Dakota Mk IV-vliegtuie toegerus, terwyl eskaders wat die seegebiede moes patrolleer, PV-1 Ventura- en Beaufighter T.F. Mk X-vliegtuie gebruik het.¹⁰⁹

-
107. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 126.
108. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, S.A.A.F. Chronology Operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 - June 1944, The S.A.A.F. in the Mediterranean, Chronology 1943, p. 5.
109. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, S.A.A.F. Chronology Operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 - June 1944, The S.A.A.F. in the Mediterranean, Chronology 1943, p. 5.



VENTURA VENTURA

(S.A. Weermag) (S.A. Weermag)



BEAUFIGHTER BEAUFIGHTER

(S.A. Weermag) (S.A. Weermag)

Dit is gevolglik ook verstaanbaar waarom die skrywers van Eagles Victorious, die volgende aangaande die Suid-Afrikaanse Lugmag se toerusting geskryf het: "After some four years and nine months of war, the SAAF - which had started with only a handful of modern aircraft - had really grown up. It was actively fighting the

war in the Mediterranean theatre and Africa with almost every class of land-based aircraft."¹¹⁰

Optrede van eskaders belas met foto- en taktiese verkenningswerk.

Betreffende die belangrike rol van eskaders wat met fotowerk gedurende die Tweede Wêreldoorlog belas was, noem die skrywers van Eagles Victorious die volgende: "...only the air forces could provide the photographic coverage of areas such as the south of France, for future landings or other operations far in advance of the existing front lines. It was largely on the evidence brought back by the photo-reconnaissance squadrons' cameras that follow-up raids could be planned, secret factories pinpointed, train movements plotted and ships or army concentrations located."¹¹¹

Te oordeel na bogenoemde uitspraak, het No. 60 Eskader van die Suid-Afrikaanse Lugmag wat met fotowerk belas was, wel aan die vereistes wat aan hulle gestel is, voldoen. Sonder om in detail op al die operasies van genoemde eskader in te gaan, sal enkele feite ten opsigte van die uitvoering van hulle pligte aangestip word.

Gedurende Augustus 1943 het No. 60 Eskader opdrag ontvang om die Duitse olieraffinadery by Ploesti in Roemenië, na afloop van 'n Ameri-

110. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 192.

111. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 109.



kaanse bomaanval te fotografeer.¹¹²

Van die 177 bomwerpers wat aan hierdie aanval deelgeneem het, is 54 deur vyandelike optrede in die lug en ook as gevolg van lugafweergeskut vernietig.¹¹³ Dit is dus te verstane dat Amerikaanse strateë die sukses van hierdie aanval wou evalueer.

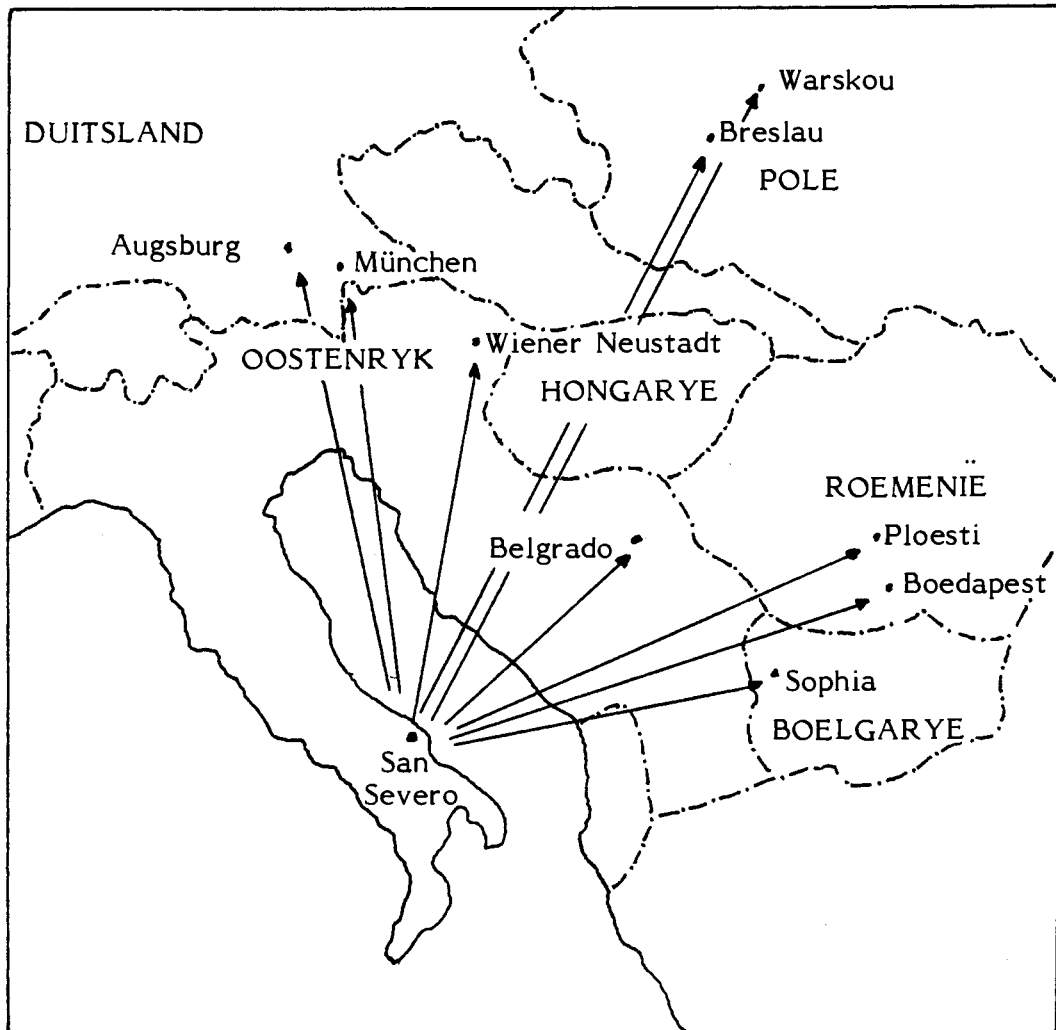
Aangesien die kortste roete na die teikengebied, naamlik vanaf Sirië oor Turkye as gevolg van Turkse neutraliteit onmoontlik was,¹¹⁴ is daar besluit dat die vlug vanaf Derna aan die Noordkus van Libië oor die Egeïese See en Boelgarye sou strek.¹¹⁵

Na die suksesvolle fotografering van die teiken by Ploesti, het die vlieënier, luitenant A.M. Miller, en sy navigator, luitenant W.R. Allison, in hulle Mosquito PR Mk IX-vliegtuig na Derna teruggekeer.¹¹⁶ Ongeveer 32 kilometer vanaf sy tuisvliegveld was die laaste brandstof opgebruik en het luitenant Miller, slegs deur buitengewone vliegvaardigheid aan die dag te lê, daarin geslaag om sonder die gebruik van sy motore op Derna te land en die foto's aan die gesaghebbendes te oorhandig.¹¹⁷

-
112. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3,
S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943,
S.A.A.F. operations Mediterranean Area, 1st to 15th August 1943, p. 2.
113. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 109.
114. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 109.
115. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 109.
116. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, pp. 109 - 110.
117. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 110.

Sodoende het die Suid-Afrikaanse Lugmag waardevolle inligting bekom wat die Geallieerde bevelvoerders in staat gestel het om die sukses al dan nie van die Amerikaanse bomaanval te ontleed. Op 30 September 1943 is foto's deur No. 60 Eskader, na afloop van Geallieerde bomaanvalle op Wiener Neustadt in Oostenryk geneem.¹¹⁸ Dié eskader was die eerste Suid-Afrikaanse eenheid wat aan operasies oor Duitse

NO. 60 ESKADER SE OPTREDES IN
SENTRAAL EUROPA



118. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3, S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943, S.A.A.F. operations Mediterranean Area, 16th - 30th September, 1943, p. 3.

grondgebied deelgeneem het.¹¹⁹

Sedert Januarie 1944 was No. 60 Eskader by San Severo in Italië gestasioneer,¹²⁰ vanwaar operasionele vlugte oor 'n groot deel van Europa uitgevoer is soos op die voorafgaande kaart aangedui.

Ongunstige weersomstandighede oor die teikengebied, optrede van vyandelike vegvliegtuie en vyandelike lugafweergeskut, het nie verhoed dat hierdie vlieëniers van No. 60 Eskader hulle funksies verrig nie. So is Breslau in Pole, byvoorbeeld vier keer deur vlieëniers van hierdie eskader besoek om hulle werk aldaar af te handel.¹²¹ Hierdie vlugte is in onbewapende vliegtuie uitgevoer¹²² wat boekdele spreek vir die durf en waagmoed van die Suid-Afrikaanse vlieëniers.

-
119. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 112.
120. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, S.A.A.F. Chronology Operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 - June 1944, The S.A.A.F. in the Mediterranean, Chronology 1944, p. 6.
121. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st - 15th April 1944, p. 6.
122. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 108.

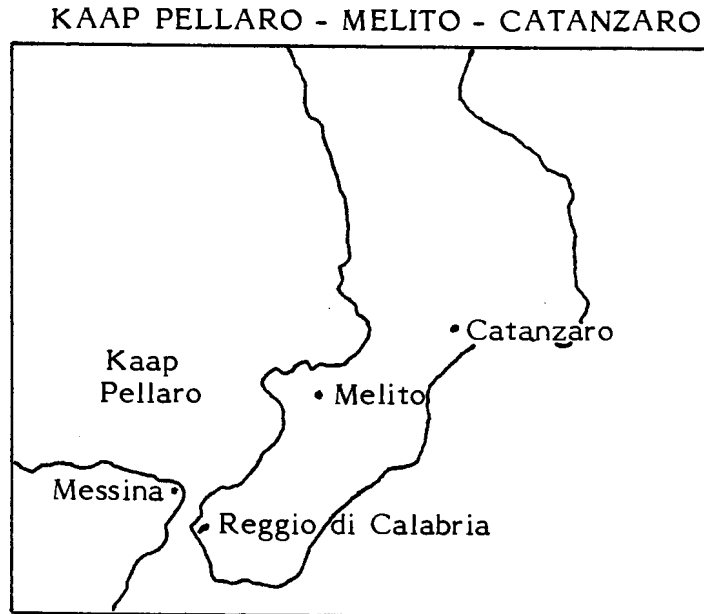
Die teenwoordigheid van die Suid-Afrikaanse fotoverkenningeskader in die Middellandse Seegebied en die noeste vlyt waarmee hulle hul taak uitgevoer het, onderstreep weer eens die feit dat die Suid-Afrikaanse Lugmag aktief besig was om die lugoorlog op alle fronte in hierdie teater van die Tweede Wêreldoorlog voort te sit.

In 'n gebuite Duitse dokument word die volgende beweringe aangaande die rol wat verkenningeskaders van die Geallieerde Lugmag in Italië gespeel het, gemaak. In vertaalde vorm lui dit soos volg: "Vyandelike lugverkenning neem elke beweging, elke konsentrasie van troepe en elke wapen uit die lug waar en daarna kom hierdie teikens onder skoot, hetsy vanuit die lug of deur artillerievuur. Hierdie aanvalle word deur 'n noue skakeling tussen die vliegtuie, artillerie asook vegvliegtuig-bomwerpers te weeg gebring."¹²³ Die voor-die-hand-liggende vraag na aanleiding van hierdie Duitse beweringe is in hoe 'n mate die Suid-Afrikaanse vlieëniers van No. 40 Eskader, wat vir verkenningwerk en noue ondersteuning aan die landmagte verantwoordelik was, tot die effektiewe vernietiging van hierdie vyandelike teikens bygedra het.

Reeds voor die Geallieerde landings in Italië plaasgevind het, het hierdie eskader, afgesien van verkenningsvlugte wat oor die vasteland uitgevoer is, ook suksesvolle vuurleiding aan skepe van die Britse Vloot teen

123. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th - 31st August 1944, p. 2.

teikens tussen Kaap Pellaro en Melito verskaf.¹²⁴



Bo en behalwe hierdie vuurleiding aan die Britse slagskepe, "Warspite" en "Valiant",¹²⁵ het die vlieëniers van No. 40 Eskader ook as "Pathfinders" vir Geallieerde vegvliegtuig-bomwerpereskaders in Italië opgetree.¹²⁶ Hierdie funksie het behels dat vliegtuie van genoemde eskader, nadat vyandelike teikens vanuit die lug opgespoor is, die vegvliegtuig-bomwerpers asook ligte en medium bomwerpers

124. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 43.

125. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 46.

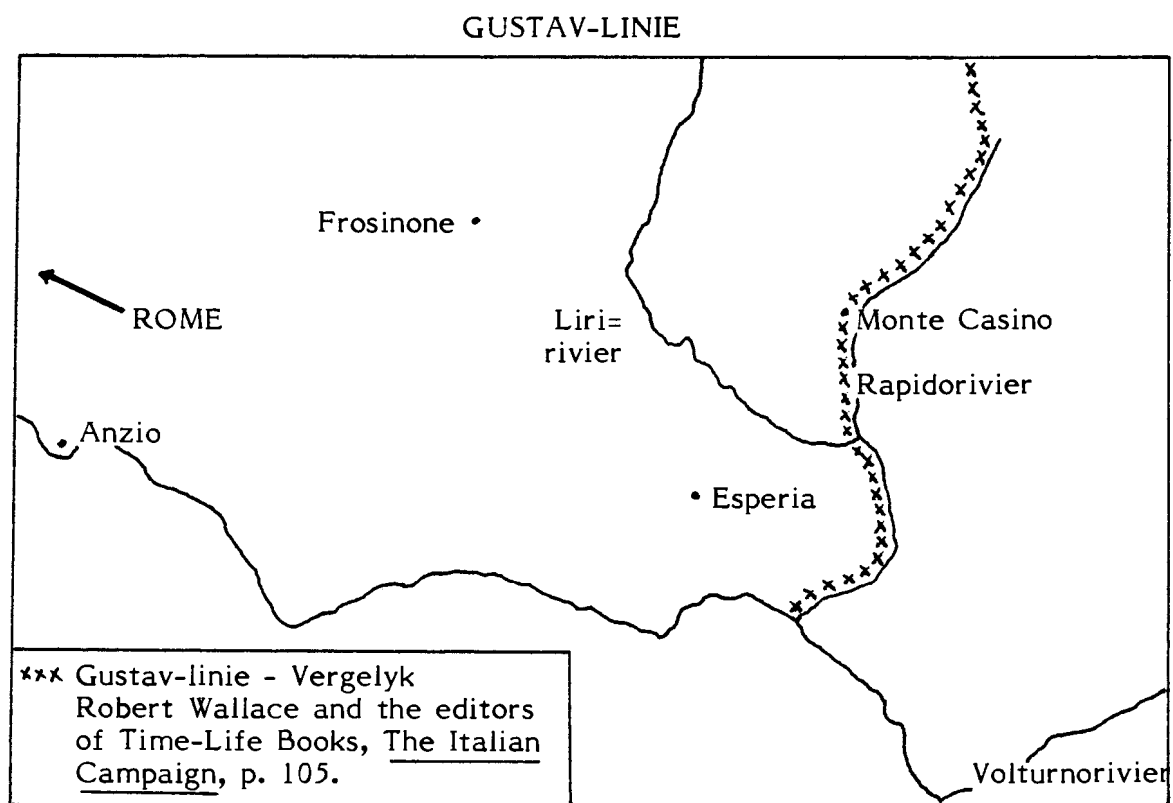
126. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3,
S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943,
S.A.A.F. operations Mediterranean Area, 16th - 30th September 1943,
p. 2.

van die Geallieerde Lugmag na die teikens gelei het, waarna hierdie teikens aangeval en vernietig is.¹²⁷ Tydens die Geallieerde aanval op die Gustav-linie in Mei 1944,¹²⁸ het die optrede van No. 40 Eskader by die Cassino-sektor, die volgende lofbetuiging van die Britse Lugministerie uitgelok: "40 Squadron are therefore with some justification regarded as the most experienced Army Co-op Squadron in the Service and their long experience of the work was doubtless largely responsible for their success. H.Q. M.A.A.F. reports that the gunners' cry today is for more Arty R. (artillery reconnaissance)..."¹²⁹

Die optrede van hierdie eskader tydens die sewe dae wat vir die verowering van die vesting by Cassino deur Amerikaanse landmagte¹³⁰ en die Poolse II-Korps¹³¹ nodig was, het beslis hierdie kompliment verdien.

-
127. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3,
S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943,
S.A.A.F. operations Mediterranean Area, 16th - 30th September 1943, p. 2.
128. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14,
Italy - Air Narratives (Provisional), The Battle for Rome, p. 7.
129. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F.
Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.:
1st to 15th October 1944, p. 8.
130. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 215.
131. Robert Wallace and the editors of Time-Life Books,
The Italian Campaign, p. 165.

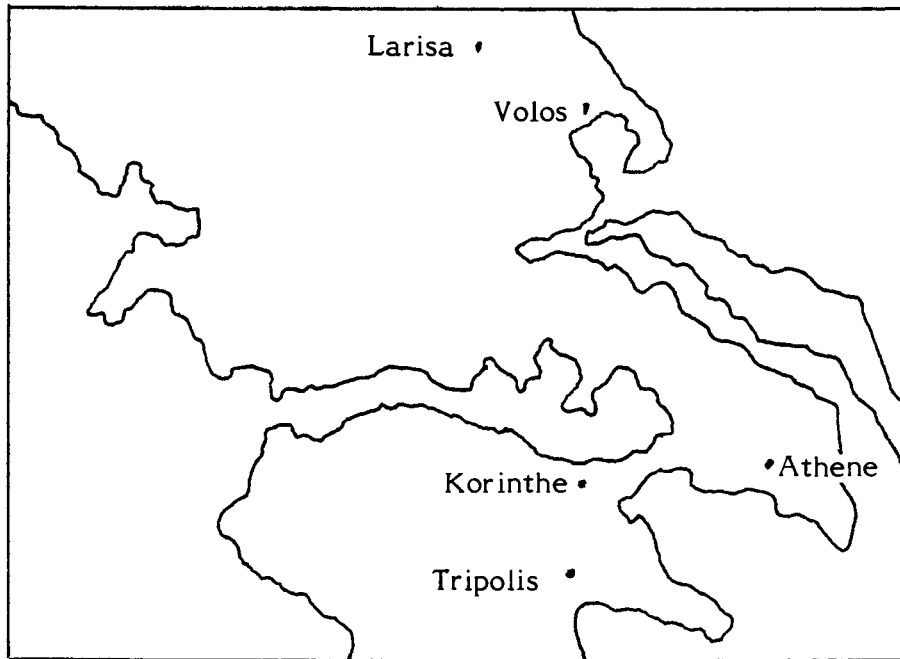
Die vlieëniers van No. 40 Eskader het in die eerste sewe dae van die Geallieerde aanval op die Gustav-Linie, wat as operasie Diadem bekend sou staan,¹³² 68 operasies ter ondersteuning van die Geallieerde landmagte uitgevoer.¹³³ Tydens die operasies het die vlieëniers somtyds op 'n hoogte van tussen 30 en 60 meter gevlieg, op soek na verskuilde Duitse artilleriestellings en troepkonsentrasies.¹³⁴ Die vlugte het in 'n groot mate bygedra tot die suksesvolle uitwissing van vyandelike vestings en die gevolglike sukses van die Geallieerde offensief en die opmars na Rome.



132. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, S.A.A.F. Chronology Operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 to June 1944, The S.A.A.F. in the Mediterranean, Chronology 1944, p. 9.
133. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 215.
134. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st - 15th May 1944, p. 5.

Vlieëners van No. 40 Eskader het egter nie net in Italië aan operasies deelgeneem nie, maar ook in Griekeland. Op 4 Desember 1944 is vier vlieëners van die eskader oorgeplaas om aan operasies in die gebied Athene - Korinthe - Tripolis, asook so ver noord as Larisa, deel te neem.¹³⁵

NO. 40 ESKADER IN GRIEKELAND



Hierdie vlieëners het onder bevel van No. 337 vleuel van die Britse Lugmag gestaan.¹³⁶ Alreeds gedurende die eerste maand van optrede, was hulle verantwoordelik vir onder andere die opsporing en vernietiging

-
135. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th December 1944, p. 7; asook 16th to 31st December 1944, p. 7.
136. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th December 1944, p. 7.

van 'n groot vyandelike ammunisie-opslagplek.¹³⁷

Optrede van vegvliegtuig-bomwerpers

Dit was egter nie alleenlik hierdie twee Suid-Afrikaanse eskaders wat hulle deel tot die lugoorlog in Italië sou bydra nie. Suid-Afrikaanse vegvliegtuig-bomwerpers het hulle ook deeglik van hulle taak gekwyt. Die groepering en toerusting van hierdie eskaders was soos volg.

No. 7 (S.A.) Vleuel, bestaande uit Nos. 2, 4 en 5 Eskaders, was ten tye van die Geallieerde inval in Sicilië nog steeds met uitgediende Kittyhawk-vegvliegtuie toegerus.¹³⁸ As gevolg van verhoë van veral generaal Smuts,¹³⁹ het Nos. 2 en 4 Eskaders in Julie en Augustus 1943, Spitfire-vegvliegtuie ontvang.¹⁴⁰ Aangesien daar egter nie genoegsame Spitfire-vegvliegtuie beskikbaar was om No. 5 Eskader ook toe te rus nie, het hulle hul Kittyhawk-vegvliegtuie behou en is hulle na No. 239 Vleuel van die Britse Lugmag oorgeplaas, wat uitsluitlik van Kittyhawk-vegvliegtuie gebruik gemaak het.¹⁴¹ In die tussentyd is No. 1 Eskader

-
137. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th to 31st December 1944, p. 8.
138. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3, S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943, S.A.A.F. operations Mediterranean Area, July 1943, p.3.
139. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 44.
140. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, S.A.A.F. Chronology Operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 to June 1944, The S.A.A.F. in the Mediterranean, Chronology 1943, pp. 1 en 2.
141. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3, S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943, S.A.A.F. operations Mediterranean Area, July 1943, p.3.

wat onder bevel van No. 244 Vleuel van die Britse Lugmag gestaan het,¹⁴² na No. 7 (S.A.) Vleuel oorgeplaas.¹⁴³ No. 7 Eskader, wat in Mei 1942 in die Midde-Ooste aangekom het,¹⁴⁴ en gedurende 1943 onder bevel van No. 219 Groep van die Britse Lugmag gestaan het,¹⁴⁵ het in April 1944 by No. 7 (S.A.) Vleuel aangesluit.¹⁴⁶

Daar was vanaf April 1944, dus vyf Suid-Afrikaanse vegvliegtuig-bomwerpereskaders wat in Italië aan operasies deelgeneem het. Die getal het teen die tweede helfte van 1944 tot sewe eskaders aangegroei, toe No. 3 Eskader in Augustus 1944¹⁴⁷ en No. 11 Eskader in

142. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 11.

143. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 45.

144. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Schedule of S.A.A.F. (Flying) Units, p. 2.

145. C.J.C. Molony, F.C. Flynn, H.L. Davies, T.P. Gleave: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V, p. 877.

146. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14. Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, pp. 9 - 10.

147. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Schedule of S.A.A.F. (Flying) Units, p. 1.

September 1944,¹⁴⁸ as deel van No. 8 (S.A.) Vleuel tot die oorlog in Italië toetree het.¹⁴⁹

Nos. 2 en 4 Eskaders het, afgesien van die normale offensiewe en defensiewe krygsvlugte en die begeleiding van bomwerpers, ook die taak van vegvliegtuig-bomwerper vervul.¹⁵⁰ Aan die ander kant het No. 1 Eskader aanvanklik 'n suiwer vegvliegtuigeskader gebly.¹⁵¹ Hierdie vleuel kon derhalwe op hulleself aangewese wees, in dié sin dat No. 1 Eskader bo-dekking aan die vegvliegtuig-bomwerpers van Nos. 2 en 4 Eskaders kon verskaf, terwyl hulle besig was om aanvalle op vyandelike teikens uit te voer.

Vanaf 2 Oktober 1943, het die vegvliegtuie van No. 7 (S.A.) Vleuel aanvanklik lugdekking van die Geallieerde skeepvaart in die Adriatiese See verskaf.¹⁵² Hierdie funksies is egter op 13 Oktober 1943 deur veg-

-
148. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Schedule of S.A.A.F. (Flying Units), p. 3.
149. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th September, 1944, p. 5.
150. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 1.
151. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 1.
152. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 1.

vliegtuie van No. 322 Vleuel van die Britse lugmag oorgeneem,¹⁵³ waarna die Suid-Afrikaanse eskaders na Palata, ná aan die Foggia-vliegvelde, vertrek het.¹⁵⁴

In antisipasie van die rol wat No. 7 (S.A.) Vleuel in Italië sou vertolk, het Nos. 2 en 4 Eskaders na die gebruik van Spitfire Mk VC-vegvliegtuie oorgeslaan.¹⁵⁵ Hierdie vliegtuie was daartoe in staat om 'n bomvrag van 115 kilogram te vervoer, terwyl die vliegtuie met vier 20 millimeter Hispano-kanonne toegerus was.¹⁵⁶

As gevolg van die lae Duitse lugbetrokkenheid in Italië, is daar besluit om offensiewe operasies deur vier, in stede van twaalf, vliegtuie uit te voer.¹⁵⁷ Hierdie besluit het daartoe aanleiding gegee dat meer vyandelike doelwitte aangeval kon word.

-
153. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 1.
154. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 1.
155. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 1.
156. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 1.
157. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 1.

Aangesien daar gou ondervind is dat daar nie genoegsame teikens in Italië te vinde was nie, is toestemming deur No. 7 (S.A.) Vleuel verkry om ook krygsvlugte oor Joego-Slawiese gebied uit te voer.¹⁵⁸

In hierdie aanvalle op vyandelike teikens in Joego-Slawië, is daar dan ook heelwat gevoelige verliese aan die Duitse magte toegedien.

Gedurende die eerste van hierdie ekskursies na Joego-Slawië op 19 November 1943¹⁵⁹ is twee lokomotiewe en nege spoortrokke vernietig.¹⁶⁰ Vyf van hierdie trokke wat vernietig was, het brandstof vervoer.¹⁶¹

Dit was egter tydens aanvalle op vyandelike landingsvelde in Joego-Slawië op 24 Februarie 1944 en ook op 16 April 1944, duidelik dat No. 7 (S.A.) Vleuel werklik hulle staal getoon het. Op 24 Februarie is die vyandelike landingsvelde te Zemunik aangeval.¹⁶² Gedurende hierdie aanval

-
158. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional) Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 2.
159. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional) Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 2.
160. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional) Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 2.
161. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional) Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 2.
162. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional) Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 2.

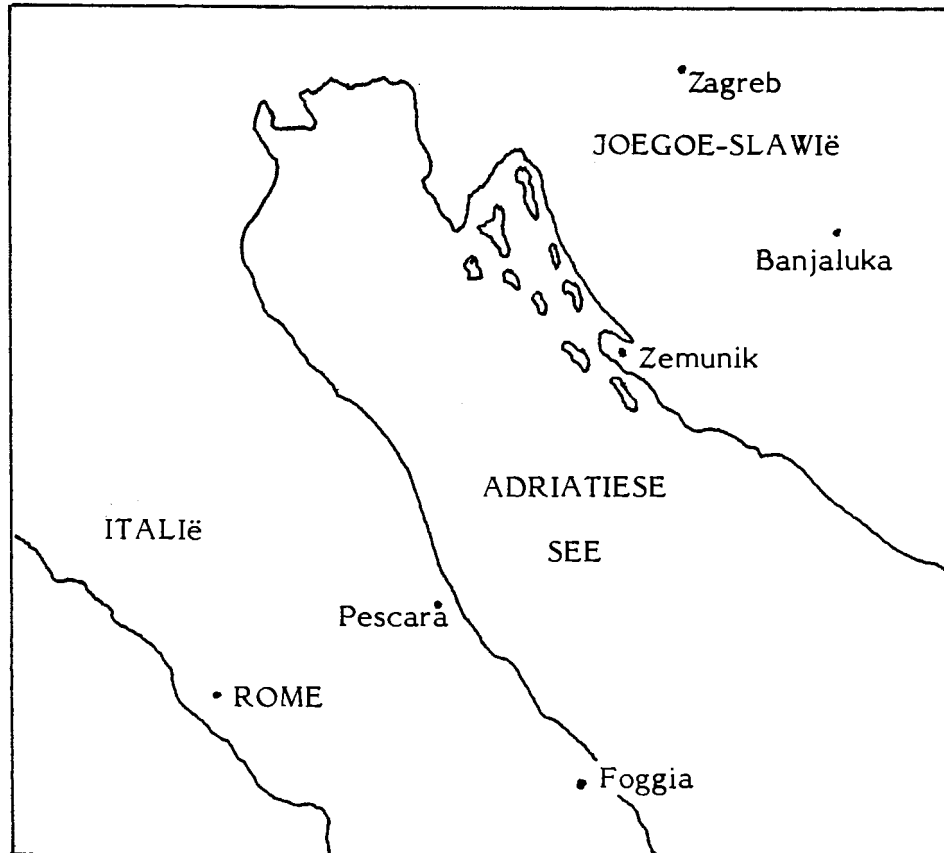
is 14 vyandelike vliegtuie vernietig.¹⁶³ Vliegtuigloodse en barakke is beskadig,¹⁶⁴ terwyl tussen 30 en 40 dromme brandstof ook in vlamme opgegaan het.¹⁶⁵ Twee Suid-Afrikaanse vegvliegtuie is in hierdie aanval beskadig.

Op 6 April 1944 het vlieëniers van No. 7 vleuel hulle egter met oorgawe tot die vernietiging van vyandelike vliegtuie op die Joego-Slawiese landingsveld te Banjaluka gewend.¹⁶⁶ Tydens hierdie aanval is die volgende aantal vyandelike vliegtuie vernietig: tussen tien en vyftien CR.42AS-vliegtuie, vier Hs 126-taktiese verkenningsvliegtuie, twee Re.2002-vegvlvliegtuie, twee Bf 109-vegvlvliegtuie, twee Mc.202 Folgore-vegvlvliegtuie, een Me 210-vegvlvliegtuig-bomwerper, een Ju 87-duikbomwerper, een S.M. 82-vliegtuig wat as bomwerper of vragvlvliegtuig gebruik kon word, een He III-bomwerper asook een vliegtuig wat nie

-
163. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th - 29th February 1944, p. 3.
164. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th - 29th February 1944, p. 3.
165. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th - 29th February 1944, p. 3.
166. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st - 15th April 1944, p. 3.

geïdentifiseer kon word nie.¹⁶⁷ 'n Totaal dus, van minstens 23 vliegtuie. Hierbenewens is 'n verdere ses vliegtuie, asook 'n vliegtuigloods beskadig, terwyl 'n brandstofopslagplek ook vernietig is.¹⁶⁸

SUID-AFRIKAANSE AANVALLE VANAF BASISSE IN ITALIë OP
VYANDELIKE LANDINGSVELDE IN JOEGOE-SLAWIë



Die indruk moet egter nie hier geskep word dat No. 7 (S.A.) Vleuel slegs in Joego-Slawië suksesvol opgetree het nie. In die tydperk tussen 22 Januarie en 16 Februarie 1944, het vliegtuie van hierdie

167. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st - 15th April 1944, p. 3.

168. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st - 15th April 1944, p. 3.

vleuel 114 transportvoertuie, 12 tenkwaens met brandstof, ses gepantserde voertuie, nege spoorwegtrokke asook een lokomotief in aanvalle in Italië vernietig.¹⁶⁹

Die presiese aantal voertuie wat deur die vegvliegtuig-bomwerpers van No. 7 (S.A.) Vleuel gedurende 1944 en 1945 in Italië vernietig is, is egter moeilik bepaalbaar. Die rede hiervoor is dat daar nie altyd met sekerheid vasgestel kan word hoeveel voertuie in hierdie aanvalle werklik vernietig is nie, en dat vlieëniers oor die algemeen baie konserwatief in hulle aansprake was. As voorbeeld kan genoem word dat vliegtuie van No. 239 Vleuel van die Britse Lugmag, waaronder ook vliegtuie van No. 5 Eskader van die Suid-Afrikaanse Lugmag op 31 Mei 1944¹⁷⁰ 'n aanval op vyandelike transportvoertuie ten suide van Subiaco uitgevoer het. Die vlieëniers het op 'n totaal van 87 vernietigde voertuie aanspraak gemaak, terwyl die oprukkende Geallieerde grondmagte 102 vernietigde voertuie getel het.¹⁷¹

-
169. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 6.
170. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 239, Lêer FB/1/Diadem, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Diadem", p. 25.
171. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th to 30th June 1944, p. 1.

Aanvalle op vyandelike toevoerlinies en landingsvelde was aanvanklik slegs bykomende funksies wat die vlieëniers van No. 7 (S.A.) Vleuel gedurende 1944 en 1945 moes uitvoer. Die begeleiding van bomwerpers was aanvanklik nog steeds die primêre funksie van hierdie vleuel. Wanneer 'n ontleding van die krygsvlugte gedurende April 1944 gemaak word, word daar bevind dat 67 persent van die krygsvlugte aan die begeleiding van bomwerpers bestee is, terwyl slegs 7 persent van die krygsvlugte aan bomaanvalle afgestaan is.¹⁷² Die res van die krygsvlugte is aan offensiewe patrollies, verkenning en lug-en-see-reddingsaksies gewy.¹⁷³

Nogtans het hierdie eenheid van die Suid-Afrikaanse Lugmag, wanneer die geleentheid homself voordoen, alles moontlik in die stryd gewerp ter ondersteuning van die Geallieerde Afsluitingsoffensief in Italië. Derhalwe is daar gedurende Mei 1944 op die vernietiging van vyandelike pad- en treinverbindings gekonsentreer. Vyandelike treinverbindings is telkemale ontwig deurdat spoorlyne op 77 plekke deur bomaanvalle van No. 7 (S.A.) Vleuel vernietig is.¹⁷⁴ Terselfdertyd is aanvalle ook op vyandelike skepe uitgevoer. In een so 'n operasie is 'n vyandelike olietenskip deur aanvalle van No. 2 en No. 4 Eskaders, in samewerking met die bomwerpers van No. 12 Eskader van die Suid-Afrikaanse

-
172. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 8.
173. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 8.
174. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th June 1944, p. 5.

Lugmag, in die Italiaanse hawestad Ancona vernietig.¹⁷⁵

Nadat die Geallieerde magte Rome op 4 Junie 1944 ingeneem het,¹⁷⁶ het eerste lugmaarskalk John Slessor van die Britse Lugmag, die effek van Geallieerde lugaanvalle op Duitse padverbindings soos volg beskryf: "It should not be forgotten in the flush of victory that the real break-through did not come till 1st June - twenty days after the opening of the offensive...the enemy's reserves of the two vital commodities - fuel and ammunition, were well below the danger point; his capacity to distribute stocks from the depots to units in sufficient quantities to meet the requirements of intensive fighting had been paralysed by his enormous losses in M.T. (motor transport) and the catastrophic condition of his roads."¹⁷⁷

-
175. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th to 31st June 1944, p. 3.
176. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, S.A.A.F. Chronology operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 - June 1944, The S.A.A.F. in the Mediterranean, Chronology 1944, p. 11.
177. John Slessor: "The Effect of Air Power in a Land Offensive" in Journal of the Royal United Service Institution: No. 570, Vol. XCIII, 1948, p. 270.

Uit dié aanhaling is dit dus duidelik dat die vlieëniers van No. 7 (S.A.) Vleuel 'n groot bydrae tot die Geallieerde oorlogspoging in Italië gelewer het. Die effektiwiteit van hierdie aanvalle op vyandelike verbindings=linies is verder verhoog toe al die Suid-Afrikaanse eskaders van hierdie vleuel teen die einde van April 1944 met Spitfire IX-vliegtuie toegerus is.¹⁷⁸ Hierdie vliegtuie het twee 115 kilogram bomme vervoer terwyl sy verdere bewapening uit twee 20 millimeter kanonne en vier ,303 duim=masjiengewere bestaan het.¹⁷⁹

Op 1 Augustus 1944, het No. 1 Eskader ook tot bomaanvalle met hulle Spitfire IX-vliegtuie oorgegaan.¹⁸⁰ Hierdeur is die destruktiewe moontlikhede van die Suid-Afrikaanse vleuel verder verhoog. Duitse verliese ten opsigte van vervoermiddels wat aan die hand van hierdie Suid-Afrikaanse vleuel vanaf Maart 1944 tot April 1945 gelei is, beloop meer as 1 100 transportvoertuie, 100 treintrokke en 30 lokomotiewe.¹⁸¹

-
178. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 9.
179. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 9.
180. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th August 1944, p. 3.
181. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, Uittreksels uit tweeweeklikse verslae soos opgeteken in S.A.A.F. Operations in the Mediterranean.

In die afwesigheid van enige noemenswaardige Duitse lugopposisie, is die vegvliegtuie van No. 7 (S.A.) Vleuel gedurende die tweede helfte van 1944 al meer in aanvalle op vyandelike artilleriestellings en sterkte-punte ingespan.¹⁸² Geoordeel aan die groot aantal gelukwense wat na aanleiding van hierdie operasies van die grondmagte ontvang is,¹⁸³ het hierdie aanvalle 'n groot mate van sukses gehad. Die volgende aanhaling aangaande die kwalitatiewe bydrae van hierdie vleuel spreek boekdele. "No greater tribute could have been paid to the fine work done by No. 7 Wing than the strong efforts made by the 5th Army to retain their services on the central Italian front where they had been operating with XII Fighter Command while awaiting a move to Rimini from Foiano."¹⁸⁴

-
182. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th October, p. 3.
183. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th October, p. 3, 16th to 31st October p.4, 1st to 15th November, p. 3, 1st to 15th December p. 3, 16th to 31st December, p. 4.
184. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3, SAAF contribution to Air Effort in the whole Mediterranean Theatre, p. 6.

Waar die begeleiding van bomwerpers en die vernietiging van vyandelike vliegtuie die primêre taak van die vliegtuie van No. 7 (S.A.) Vleuel 7 (S.A.) Vleuel uitmaak het, was dit egter nie die geval met die eskaders van No. 239 Vleuel van die Britse Lugmag nie. Hierdie Vleuel, waaronder No. 5 Eskader van die Suid-Afrikaanse Lugmag geressorteer het, se primêre taak was om noue ondersteuning aan die Geallieerde grondmagte te verskaf, asook om die vyandelike toevoerlinies te verwoes.¹⁸⁵



'N KITTYHAWK IV MAAK GEREED OM IN ITALIË OP TE STYG

(S.A. Weermag)

185. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: 5 Squadron 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 1.

181. S.A.W. - Argief: WDSAAF, Houer 96, Lêer WDAIR: 96, Uittreksels uit historiese versies ook opgeteken in S.A.A.F. Operations in the Mediterranean.

182. S.A.W. - Argief: WDSAAF, Houer 96, Lêer WDAIR: 96, Uittreksels

In aanvalle op vyandelike artilleriestellings en sterktepunte, was hierdie eskader ten spyte van hewige lugafweervuur, baie suksesvol. Hiervan getuig die volgende voorbeelde.

Ná 'n aanval op vyandelike stellings in die Castiglione-area op 26 Junie 1944, is twee seine van gelukwense van die Geallieerde grondmagte ontvang.¹⁸⁶ Aanvalle op artilleriestellings in die gebied tussen Ancona, Florence, Pisa en Luca was ewe suksesvol¹⁸⁷ en seine van "magnificent bombing" is van die grondmagte ontvang.¹⁸⁸ Op 2 September 1944 het die vlieëniers van No. 5 Eskader in aanvalle op artilleriestellings, agt voltreffers behaal terwyl die orige tien bomme ná aan die stellings ontplof het.¹⁸⁹ In aanvalle op vyandelike stellings ten suide van Rimini het die Geallieerde grondmagte weer eens hulle dankbaarheid jeens die akkurate bomwerping van hierdie eskader betuig.¹⁹⁰

-
186. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th to 30th June 1944, p. 3, 1st to 15th July 1944, p. 1.
187. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th to 31st July 1944, p. 4.
188. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th August 1944, p. 5.
189. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th September 1944, p. 5.
190. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th to 30th September 1944, p. 4.

Noue ondersteuning aan die Geallieerde grondmagte was nie die enigste bydrae van No. 5 Eskader tot die Geallieerde lugoffensief in Italië nie. Aanvalle op vyandelike toevoerlinies is met ewe groot sukses duer vlieëniers van hierdie eskader uitgevoer.

Waar die vegvliegtuig-bomwerpers van No. 7 (S.A.) Vleuel hulle veral op aanvalle op vyandelike padtoevoerlinies toegespits het, het die vegvliegtuig-bomwerpers van No. 5 Eskader hulle meestal tot die vernietiging van spoorverbindings, brûe en treine gewend.

Aanvalle wat op vyandelike brûe uitgevoer is, was egter minder suksesvol.

In 'n ontleding van die krygsvlugte wat No. 5 Eskader gedurende April 1944 onderneem het, word hierdie feit baie duidelik onderstreep. Van die 355 krygsvlugte wat gedurende hierdie maand onderneem is,¹⁹¹ was 308 krygsvlugte gemik teen die vernietiging van verskeie brûe.¹⁹²

In hierdie aanvalle is 'n totaal van 597 bomme (wat elk 212 kilogram geweeg het) op die brûe gewerp,¹⁹³ maar slegs elf voltreffers kon

-
191. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 5 Squadron, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 7.
192. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 5 Squadron, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 7.
193. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 5 Squadron, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 7.

behaal word.¹⁹⁴ Dit verteenwoordig 'n persentasie van slegs 1,8 persent.

Wanneer daar na die metode van bomwerping gekyk word, is hierdie lae persentasie voltreffers heel verstaanbaar. Die vliegtuie het die teiken op 'n hoogte van ongeveer 2 000 meter genader, waarna hulle 'n duik van ongeveer 70° uitgevoer het. Die vlieëniers het nou hulle visier op die teiken ingestel en op ongeveer 1 200 meter is die stuurknuppel teruggetrek, sodat die teiken onder die neus van die vliegtuig verdwyn het. In hierdie stadium is die bomme gelos. Wanneer die bomme gelos word, kon die vlieënier derhalwe nie die teiken sien nie¹⁹⁵ en moet daar met die skrywers van "Union War Histories" saamgestem word wanneer hulle in hierdie verband verklaar dat "Dive bombing was thus a matter of trail and error..."¹⁹⁶

Volgens statistiese analises wat gedurende 1944 van bomaanvalle op brûe gemaak is, is daar tot die volgende slotsom gekom. Om 'n brug in so 'n mate te beskadig of te vernietig dat daar 'n ernstige opeenhoping

-
194. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 5 Squadron, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 7.
195. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 5 Squadron, 2 October 1943 to 11 May 1944, pp. 7 - 8.
196. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 5 Squadron, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 8.

van verkeer ontstaan, moet ongeveer 400 000 kilogram bomme tydens een operasie teen so 'n brug gemik word. Selfs dan kon daar verwag word dat in 40 persent van die operasies geen voltreffers behaal sou word nie!¹⁹⁷

Gesien in die lig van bogenoemde gegewens, was die resultate wat No. 5 Eskader teen brûe in April 1944 behaal het, heel bevredigend. Die wenslikheid al dan nie van sulke aanvalle bly egter hoogs debateerbaar. Aangesien die strategiese voor- en nadele van die Geallieerde lugoffensief teen brûe egter nie binne die kader van hierdie studie val nie, sal volstaan word met die feit dat vlieëniers van No. 5 Eskader van Augustus 1944 tot April 1945, wel daarin geslaag het om meer as sewe brûe in bomaanvalle te vernietig of te beskadig.¹⁹⁸

Dit was egter in aanvalle teen vyandelike treine, en in besonder lokomotiewe, waar No. 5 Eskader hulle slag wel deeglik in ondersteuning van die Geallieerde Afsluitingsoffensief getoon het. Vanaf Mei 1944

197. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Air Strategy in Italy, p. 3.

198. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th to 31st August, p. 5, 1st to 15th September, p. 5, 1st to 15th December, p. 5, 16th to 31st December, p. 5, 16th to 31st March, p. 7, 1st to 15th April, p. 6.

tot April 1945, was hierdie eskader vir die vernietiging van meer as 150 lokomotiewe verantwoordelik.¹⁹⁹ Terselfdertyd is meer as 360 transportvoertuie en 50 treintrokke na aanvalle as vernietig agtergelaat.²⁰⁰

Bogenoemde was egter nie die enigste bydraes wat Suid-Afrikaanse vegvliegtuig-bomwerpereskaders tot die oorlog in Italië gelewer het nie. Op 13 Oktober 1944 het No. 3 Eskader van die Suid-Afrikaanse Lugmag tot die oorlog in Italië toegetree,²⁰¹ terwyl No. 11 Eskader op 30 Oktober 1944 hulle buiging in operasies in Italië gemaak het.²⁰²

-
199. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, Uittreksels uit tweeweklikse verslae soos opgeteken in S.A.A.F. Operations in the Mediterranean.
200. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, Uittreksels uit tweeweklikse verslae soos opgeteken in S.A.A.F. Operations in the Mediterranean.
201. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, Uittreksels uit tweeweklikse verslae soos opgeteken in S.A.A.F. Operations in the Mediterranean.
202. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th to 31st October 1944, p. 4.

Genoemde twee eskaders het tesame met twee Britse eskaders, te wete Nos. 87 en 185 Eskaders, No. 8 (S.A.) Vleuel uitgemaak.²⁰³ Hierdie Suid-Afrikaans-beheerde vleuel, het hom veral daarop toegespits om noue ondersteuning aan die Geallieerde grondmagte te verleen,²⁰⁴ terwyl aanvalle op vyandelike verbindingslinies nie uitgesluit was nie. Vir hulle ondersteuning van die grondmagte is vele gelukwense deur dié eskaders ontvang,²⁰⁵ terwyl aanvalle op vyandelike opslagplekke,²⁰⁶ spoorverbindings²⁰⁷ en fabriek met goeie gevolg uitgevoer is.

-
203. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th October 1944, p. 4.
204. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, Manuscript of Lt. A.C. Parker's History of S.A.A.F. (Appeared in August copy of '45 of Libertas), p. 15.
205. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th November, p. 5, 16th to 31st December, p. 5, 16th to 28th February, p. 5.
206. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th January, p. 5, 16th to 28 February, pp. 5 - 6, 1st to 15th March, pp. 7 - 8, 16th to 31st March, p. 6, 1st to 15th April, pp. 5 - 6.
207. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: November 1944 to April 1945.

Uit die voorafgaande is dit dus duidelik dat die Suid-Afrikaanse vegvliegtuig-bomwerpereskaders hulle deel tot die suksesvolle afhandeling van die oorlog in Italië bygedra het. Die volgende eenhede waaraan daar nou aandag gegee sal word, is die Suid-Afrikaanse bomwerpermag.

Optrede van bomwerpereskaders.

Waar die Suid-Afrikaanse Lugmag in Oos- en Noord-Afrika uitsluitlik met ligte bomwerpers toegerus was, het hulle in Italië ligte, medium en swaar bomwerpers tot hulle beskikking gehad. Om die beoordeling van die rol van hierdie bomwerpermag in Italië te vergemaklik, sal daar in die volgende aantal bladsye na die vertonings van eerstens die swaar bomwerpers gekyk word en daarna na die ligte en medium bomwerpers.

Swaar bomwerpers

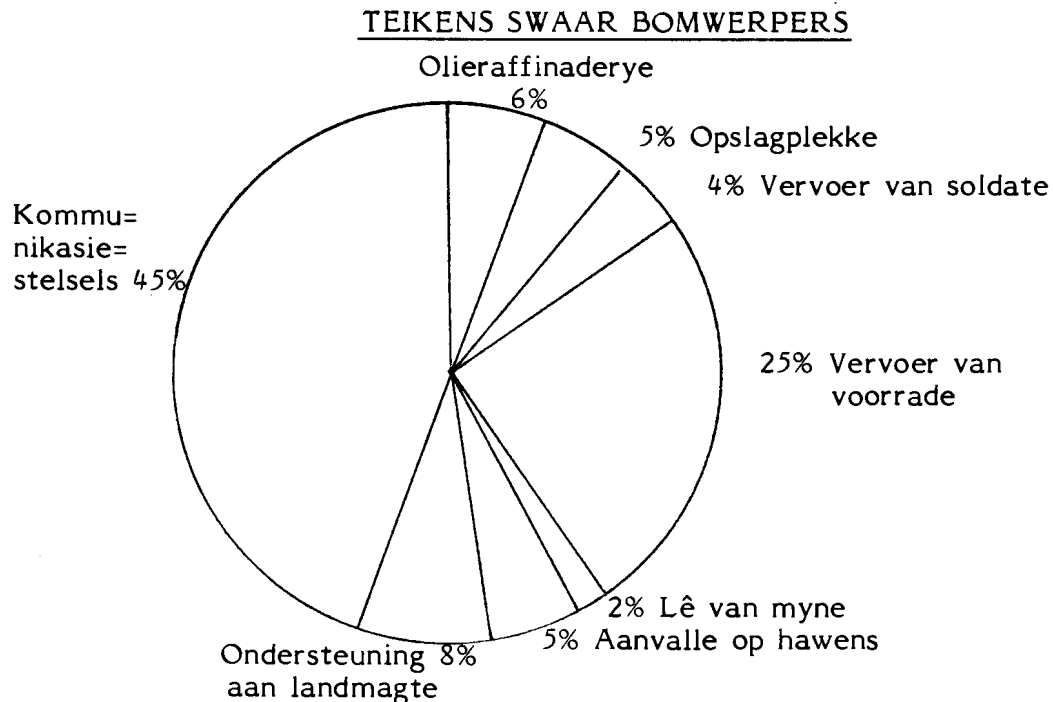
Die eerste swaar bomwerperkrygsvlugte van die Suid-Afrikaanse Lugmag gedurende die Tweede Wêreldoorlog, is op 27 Mei 1944 uitgevoer toe twaalf Liberator Mk VI-bomwerpers die vyandelike landingsveld te Kastelli Pediada in Kreta aangeval het.²⁰⁸ Na hierdie inisiële operasie het die swaar bomwerpers van No. 2 (S.A.) Vleuel, bestaande uit Nos. 31 en 34 Eskaders, aan verskeie operasies in Italië en die res van Europa deelgeneem.

208. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 242, Wartime operations of 2 Wing, S.A.A.F., Operations carried out by 31 Squadron while based at Kilo 40, Egypt, p. 318.



In 'n ontleding van die verskillende krygsvlugte wat hierdie twee eskaders tot aan die einde van die Tweede Wêreldoorlog onderneem het, blyk dit dat die meeste krygsvlugte daarop gemik was om vyandelike verbindingslinies soos rangeerwerwe, pad- en treinverbindings ter ondersteuning van die Geallieerde Afsluitingsoffensief, aan te val. Die voorsiening van noodsaaklike voorrade aan anti-Duitse versetbewegings in Pole, Joego-Slawië en Italië, het naas aanvalle op vyandelike verbindingslinies, ook 'n belangrike deel van hulle krygsvlugte uitgemaak. Daarbenewens moes aanvalle op vyandelike olieraffinaderye, opslagplekke, hawes en landingsvelde uitgevoer word, terwyl ook myne in die Donau-rivier gelê is.²⁰⁹

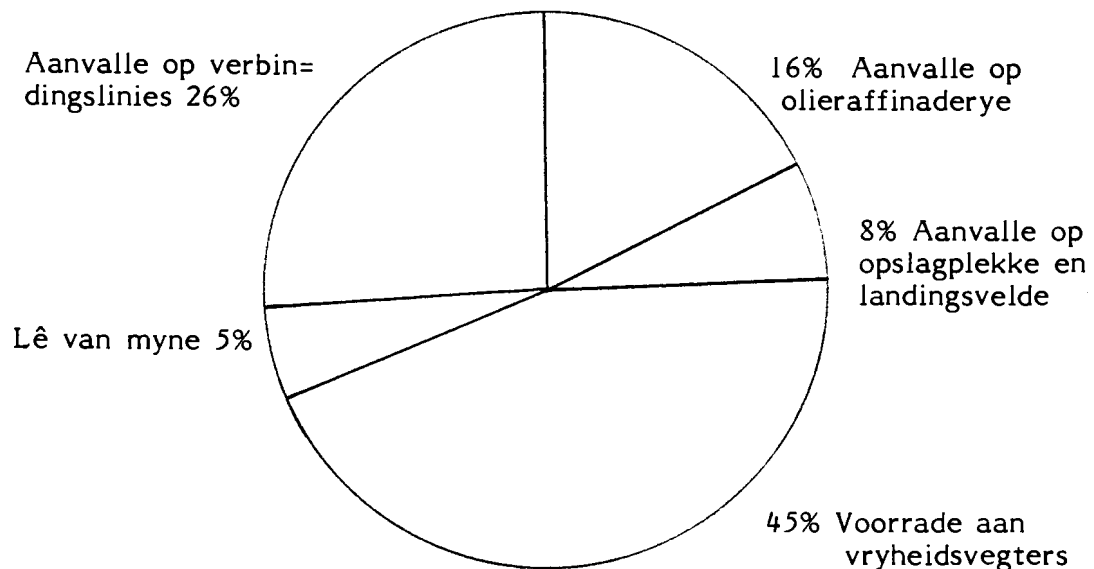
In die volgende sirkelsektorgrafiek, kan hierdie verdeling van operasies dan ook duidelik waargeneem word.



209. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, Uittreksels uit tweeweklikse verslae soos opgeteken in S.A.A.F. Operations in the Mediterranean.

Dit is opvallend dat die grootste verliese aan Suid-Afrikaanse kantly is tydens operasies om voorrade aan anti-Duitse vryheidsvegters te voorsien. Dit het naamlik 45 persent van alle verliese uitgemaak. Verliese tydens aanvalle op vyandelike verbindingslinies het 26 persent beloop. Bomwerperverliese in operasies in aanvalle op olieraffinaderye was 16 persent, terwyl verliese tydens aanvalle op vyandelike opslagplekke en landingsvelde agt persent beloop het. Vyf persent van die verliese is gely tydens operasies om myne in die Donaurivier te lê.²¹⁰

VERLIESE IN OPERASIES DEUR SUID-AFRIKAANSE
SWAAR BOMWERPERS GELY



210. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, Uittreksels uit tweeweklikse verslae soos opgeteken in S.A.A.F. Operations in the Mediterranean.

Wanneer 'n ontleding van die rol van die Suid-Afrikaanse swaar bomwerpers gedurende die Tweede Wêreldoorlog gemaak word, kom die ondersoeker voor 'n probleem te staan. Die akkuraatheid waarmee hierdie eskaders hulle bomme gewerp het, of waarmee hulle myne gelê het, of waarmee voorrade per valskerm neergelaat is, is moeilik bepaalbaar. Dat hulle wel deur hierdie aanvalle 'n bydrae tot die Geallieerde oorlogspoging gelewer het, is egter 'n voldonge feit.

Afgesien van die materiële verliese wat die Duitse magte aan die hand van die Suid-Afrikaanse swaar bomwerpers gely het, moet die morele uitwerking van hierdie aanvalle op die Duitse soldate asook burgerlike bevolking, nie buite rekening gelaat word nie. Om 'n idee te vorm wat die uitwerking van sulke bomaanvalle op die mens het, kan die volgende voorbeeld genoem word. 24 Uur nadat 'n gekonsentreerde bomaanval van meer as 1 000 Britse bomwerpers op vyandelike stellings op 18 Julie 1944 in Frankryk uitgevoer is,²¹¹ kon 70 persent van die Duitse soldate wat in opvolgoperasies deur Geallieerde troepe krygsgevangene geneem is, nie ondervra word nie aangesien hulle in daardie stadium nog niks kon hoor nie!²¹²

211. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th August 1944, p. 1.

212. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th August 1944, p. 1.

Met die lê van myne in die Donaurivier het die Suid-Afrikaanse eskaders van No. 2 (S.A.) Vleuel ook 'n bydrae tot die Geallieerde oorlogspoging gelewer. Toe die Russiese Leërs die Lwow-Cernauti-spoorlyn verower het, kon die Hongaarse en Roemeense spoorlyne, wat in elk geval gebuk gegaan het onder Geallieerde bomaanvalle,²¹³ nie aan die Duitse voorraadvoorsiening voldoen nie. Om hierdie probleem die hoof te bied, het die Duitsers die Donaurivier vir die vervoer van voorrade ingespan.²¹⁴

Alhoewel die lê van myne in die Donaurivier slegs twee persent van No. 2 (S.A.) Vleuel se operasies uitgemaak het,²¹⁵ is hierdie operasies volgens verslae wat ontvang is, suksesvol uitgevoer.²¹⁶ Hierdie myne

-
213. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th to 31st July, 1944, p. 6.
214. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th to 31st July 1944, p. 6.
215. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, Uittreksels uit tweeweeklikse verslae soos opgeteken in S.A.A.F. Operations in the Mediterranean.
216. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th to 31st July 1944, p. 6.

wat op 'n hoogte van tussen 30 en 150 meter uit die vliegtuie neergelaat is,²¹⁷ het daartoe aanleiding gegee dat verkeer op genoemde rivier teen Oktober 1944 'n afname van tussen 60 en 70 persent getoon het.²¹⁸ Nos. 31 en 34 Eskaders van die Suid-Afrikaanse Lugmag kan derhalwe daarop aanspraak maak dat hulle 'n wesentlike aandeel in hierdie afname gehad het.

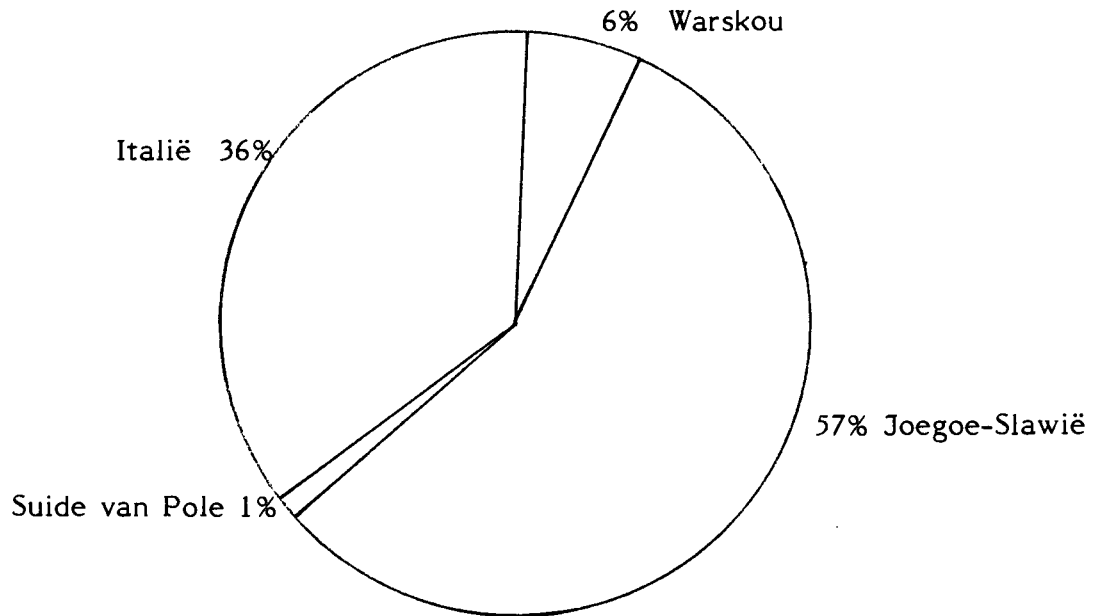
In die voorsiening van voorrade aan anti-Duitse versetbewegings, het No. 2 (S.A.) Vleuel, soos reeds vroeër gemeld, die grootste persentasie ongevallen gelei. Dit is dan ook in 'n beoordeling van hierdie operasies dat 'n werklike waardebeoordeling van die aanvalle van die swaar bomwerpers van hierdie Suid-Afrikaanse vleuel gemaak kan word.

Wanneer 'n grafiese voorstelling van hierdie operasies gemaak word, is dit duidelik, soos in onderstaande sirkelsektorgrafiek aangedui, dat die grootste gedeelte van die operasies ter ondersteuning van

-
217. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 243, Lêer FB/3/F, Proposed disruption of Danube traffic by mine-dropping (Operation Dancer)
218. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th October 1944, p. 2.

versetbewegings in Joego-Slawië uitgevoer is.²¹⁹

VOORSIENING VAN VOORRADE AAN VERSETBEWEGINGS



Alhoewel die bevoorrading van versetbewegings in Warskou slegs ses persent van hierdie operasies uitgemaak het,²²⁰ het die Suid-Afrikaanse

-
219. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, Uittreksels uit tweeweeklikse verslae soos opgeteken in S.A.A.F. Operations in the Mediterranean.
220. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, Uittreksels uit tweeweeklikse verslae soos opgeteken in S.A.A.F. Operations in the Mediterranean.

swaar bomwerpers groot verliese gely. 'n Totaal van elf vliegtuie,²²¹ wat meer as 50 persent van die verliese tydens bevoorradingsoperasies verteenwoordig,²²² is tydens die operasies neergeskiet, met 'n gevolglike lewensverlies van 57 bemanningslede van wie 39 Suid-Afrikaners was.²²³

Alvorens die optrede van die Suid-Afrikaanse Lugmag se swaar bomwerpers in hierdie operasies na waarde geskat word, moet daar eers duidelikheid oor die noodsaaklikheid van bevoorrading van die verskillende vervoer- bewegings verkry word. Was hierdie pogings, gesien in die lig van die groot getal verliese gely, die moeite werd?

Tydens die opstand in Warskou het 10 000 Duitse soldate gesneuwel. 'n Verdere 7 000 Duitse troepe is na die opstand as vermis aangegee, terwyl 9 000 Duitse soldate beseer is.²²⁴

-
221. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 239, Lêer FB/1/Warsaw, Warsaw Operations in figures.
222. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, Uittreksels uit tweeweklikse verslae soos opgeteken in S.A.A.F. Operations in the Mediterranean.
223. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 242, (Supply dropping operations to Polish Home Army by 31 and 34 Squadron, S.A.A.F.. August 13, 1944 - October 16, 1944).
224. A.E. van Jaarsveld: "Die Warskou-Debakel (met spesiale verwysing na die Suid-Afrikaanse Lugmag se rol)". In Militaria 7/4, 1977, p. 37.

Optredes van die verskillende versetbewegings was egter nie alleenlik vir die dood van Duitse soldate verantwoordelik nie, maar het ook daartoe gelei dat duisende soldate ingespan moes word om hierdie opstandelinge in bedwang te hou. Militêre strateë het in hierdie opsig bereken dat die versetbewegings in Joego-Slawië daarvoor verantwoordelik was dat ongeveer 200 000 Duitse troepe gedurende 1944 in hierdie landstreek vasgepen is²²⁵ - troepe wat andersins op ander Europese fronte gebruik kon gewees het!

Indien die genoemde syfers as korrek aanvaar word, dan was die bevoorrading van die verskillende versetbewegings in Europa van groot waarde vir die Geallieerde oorlogspoging. Dit is teen hierdie agtergrond dat die optrede van die swaar bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag beoordeel moet word.

Tydens hierdie operasies is die bemanningslede van die verskillende bomwerpers aan groot gevaar blootgestel. Ten eerste moes groot afstande oor vyandelike grondgebied afgelê word,²²⁶ waartydens hierdie vliegtuie aan aanvalle deur vyandelike vegvliegtuie blootgestel is.²²⁷

-
225. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR:91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th November 1944, "Supplies were dropped", p. 11.
226. A.E. van Jaarsveld: "Die Warskou-Debakel (met spesiale verwysing na die Suid-Afrikaanse Lugmag se rol)". In *Militaria*, 7/4, 1977, p. 30.
227. John Colman: "Into the Holocaust". In *Reader's Digest Illustrated Story of World War II*, Vol. 2, pp. 474 - 475.

Ten tweede moes die teikengebied teen 'n lae hoogte en verminderde spoed genader word. Teen 'n hoogte wat tussen 200 en 300 meter gevarieer het,²²⁸ en 'n lugspoed van ongeveer 225 kilometer per uur,²²⁹ sou hierdie swaar bomwerpers maklike teikens vir vyandelike lugafweervuur uitmaak.

Dit was veral om bogenoemde redes dat die swaar bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag sulke geweldige verliese, veral in operasies oor Warskou gely het. Afgesien van hierdie verliese het die bemanningslede van Nos. 31 en 34 Eskaders voortgegaan om hierdie take wat aan hulle opgedra is, uit te voer. In die woorde van lugmaarskalk Guy Garrod van die Britse Lugmag: "It speaks highly for the courage of the crews that they saw so many of their fellows going down in flames, and yet never failed to make every effort to get more and more supplies to Warsaw."²³⁰

-
228. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th November 1944, "Supplies were dropped", p. 11.
229. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 250.
230. S.A.W. - Argief: AIR, Houer 35A, Lêer AIR:32, The Warsaw Supplies Operations, p. 4.

Net soos in die geval in ander operasies waarin die twee Suid-Afrikaanse eskaders opgetree het, is die akkuraatheid waarmee voorrade op die teikengebied neergelaat is, moeilik bepaalbaar. Geoordeel aan verslae van die kant van die verskillende versetbewegings, was die operasies byna 100 persent geslaagd,²³¹ maar daar moet ook in gedagte gehou word dat sulke verslae nie altyd korrek was nie. Die rede hiervoor, soos in 'n verslag in 1944 uitgebring, is voor-die-hand-liggend: "There is a natural tendency for them to report a 100% success in order not to discourage the continuation of the operations."²³²

Daar word bereken dat elk van die 41 Suid-Afrikaanse Liberators ongeveer 1 800 kilogram voorrade na Warskou vervoer het.²³³ Van hierdie voorrade

-
231. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th November 1944, "Supplies were dropped", p. 11.
232. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F. 1st to 15th November 1944, "Supplies were dropped", p. 11.
233. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 239, Lêer FB/1/Warsaw, Warsaw Operations in figures.

het 43 persent in die hande van die Poolse verzetbeweging gekom.²³⁴
Vanaf Augustus 1944 tot Februarie 1945 het die swaar bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag meer as 570 krygsvlugte ter ondersteuning van hierdie operasies na Noord-Italië, Joego-Slawië en die suide van Pole onderneem.²³⁵ Waar elke vliegtuig ongeveer 1 800 kilogram voorrade gedra het, beteken dit dat die twee eskaders in hierdie tydperk meer as een miljoen kilogram voorrade vervoer het. Indien slegs 43 persent van hierdie voorrade, soos in die geval met die operasies na Warskou, in die hande van die verzetbewegings gekom het, beteken dit nogtans dat tussen 400 000 en 500 000 kilogram voorrade aan die verzetbewegings in Europa voorsien is.

Dit is dus uit die voorafgaande duidelik dat ook hierdie vleuel van die Suid-Afrikaanse Lugmag 'n bydrae tot die uiteindelijke oorwinning in Europa gemaak het.

Ligte en medium bomwerpers

Die ligte en medium bomwerpereskaders van die Suid-Afrikaanse Lugmag in Italië het hulle veral op die verskaffing van noue ondersteuning

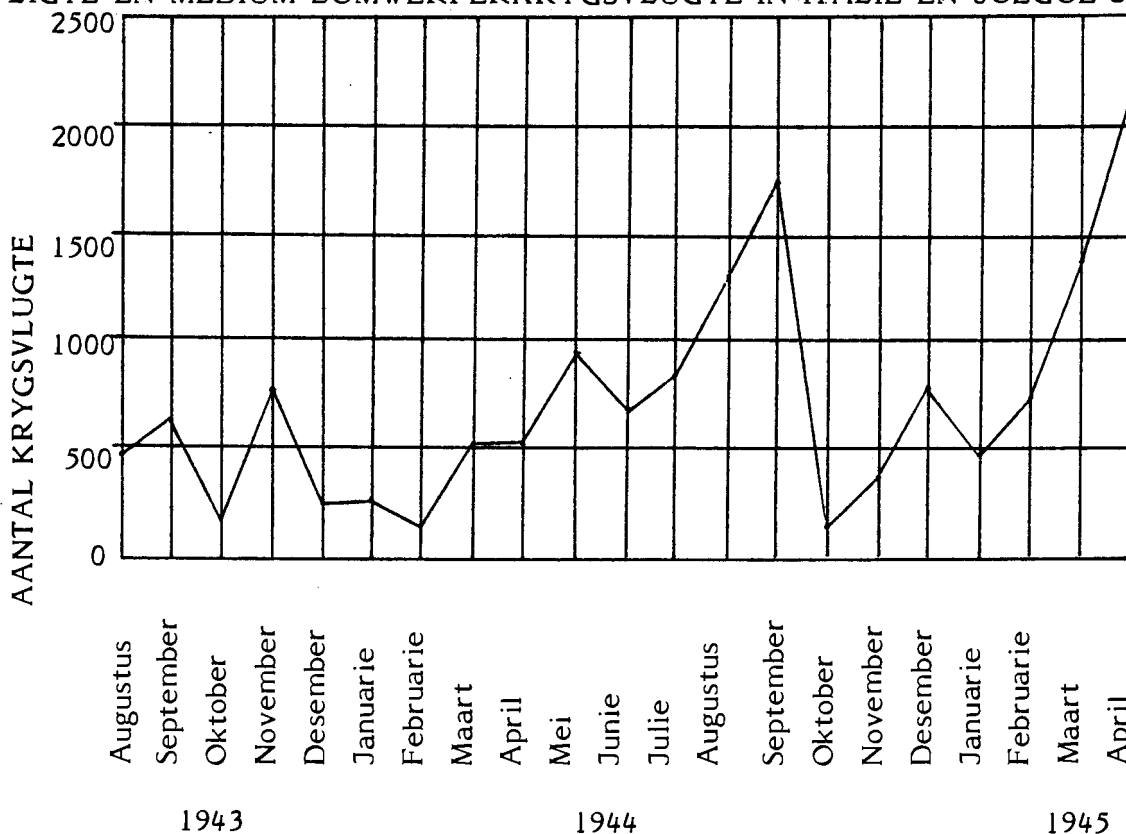
234. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 239, Lêer FB/1/Warsaw, Warsaw Operations in figures.

235. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, Uittreksels uit tweeweeklikse verslae soos opgeteken in S.A.A.F. Operations in the Mediterranean.

aan die Geallieerde grondmagte toegelê, terwyl aanvalle ook op vyandelike toevoerlinies uitgevoer is.

Onderstaande grafiek stel die getal krygsvlugte voor wat hierdie eskaders in Italië en Joego-Slawië uitgevoer het.

LIGTE EN MEDIUM BOMWERPERKRYGSVLUGTE IN ITALIË EN JOEGOE-SLAWIË



Dit is duidelik uit die grafiek dat in die maande Oktober en Desember 1943 en Januarie, Februarie, Oktober en November 1944 baie min vlugte onderneem is. Die rede hiervoor is tweërlei.

In die eerste plek is Oktober normaalweg die natste maand in Italië.

Die volgende reënvalsifers illustreer dié feit baie duidelik.



REËNVAL IN MILLIMETERS

	September	Oktober	November	Desember	Januarie	Februarie	Maart	
Turyn	70	93	65	40	58	38	60	
Genua	122	198	178	125	103	108	105	
Leghorn	83	138	118	98	68	60	75	
Florence	83	100	98	70	48	53	68	
Ancona	70	98	68	48	40	40	40	
Trieste	118	150	103	78	60	58	70	236

As gevolg van dié reënvalpatroon was die landingsvelde van No. 3 (S.A.) Vleuel in November nog oor die algemeen in 'n onbruikbare toestand.²³⁷

In die tweede plek was No. 21 Eskader die enigste Suid-Afrikaanse bomwerpereskader wat gedurende Januarie en Februarie 1944 aan

236. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th October 1944, Notes on Autumn and Winter weather experienced in the Po Valley, Tuscany and Umbria, p. 1.

237. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 237, Lêer FB/1, S.A.A.F. effort in Italy, September 1943 to May 1945, p. 39.

operasies deelgeneem het.²³⁸ Die rede hiervoor was dat No. 24 Eskader na Gambut in Sirenaika aan die Noord-Afrikaanse kus oorgeplaas is.²³⁹ Verder was No. 12 Eskader gedurende hierdie maande besig om na Marauder II-bomwerpers oor te skakel,²⁴⁰ en het derhalwe eers op 2 Maart 1944 weer aan operasies begin deelneem.²⁴¹

In Italië het die Suid-Afrikaanse Lugmag se ligte en medium bomwerpers aanvanklik goeie rekenskap van hulleself gegee. In aanvalle op vyandelike rangeerwerwe en verbindingslinies in 1943 is goeie resultate behaal.²⁴² Gelukwense is ook van die Geallieerde grondmagte na die afhandeling van aanvalle op vyandelike sterktepunte en stellings

-
238. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: 3(SAAF) Wing, Air Operations 2 October 1943 to 11 May 1944, p.14.
239. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th to 31st January 1944, p. 4.
240. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 237, Lêer FB/1, S.A.A.F. effort in Italy, September 1943 to May 1945, p. 20.
241. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, S.A.A.F. Chronology operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 - June 1944, The S.A.A.F. in the Mediterranean, chronology 1944, p. 7.
242. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3, S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943, S.A.A.F. operations Mediterranean area, 1st to 15th November 1943, p. 3.

ontvang.²⁴³ Verder het vlieëniers van No. 3 (S.A.) Vleuel selfs as meesterbomwerpers ("Pathfinders") vir bomwerpers van die Amerikaanse Lugmag opgetree.²⁴⁴

Aan die begin van 1944, toe No. 21 Eskader alleen teen vyandelike doelwitte opgetree het, het daar egter 'n skielike insinking in die effektiwiteit van hul bomwerping ingetree. Om enkele voorbeelde te noem. In 'n aanval op vyandelike stellings by Tollo op 30 Desember 1943, het die bomwerpers hulle bomme ongeveer vyf kilometer binne die Geallieerde bomlyn gewerp, wat tot die dood van drie Indiese soldate gelei het.²⁴⁵ Verder het dié eskader gedurende Januarie 1944 aan 23 operasies (276 krygsvlugte) deelgeneem.

Slegs in ses hiervan wat teen rangeerwerwe en klein dorpies uitgevoer is, is enigins suksesvolle resultate behaal.²⁴⁶ Die res van die operasies

-
243. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th - 31st October 1943, p. 1.
244. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3, S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943, S.A.A.F. operations Mediterranean Area, 1st to 15th September 1943, p.1.
245. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 3 (SAAF) Wing, 2 October - 11 May 1944, p. 14.
246. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 15.

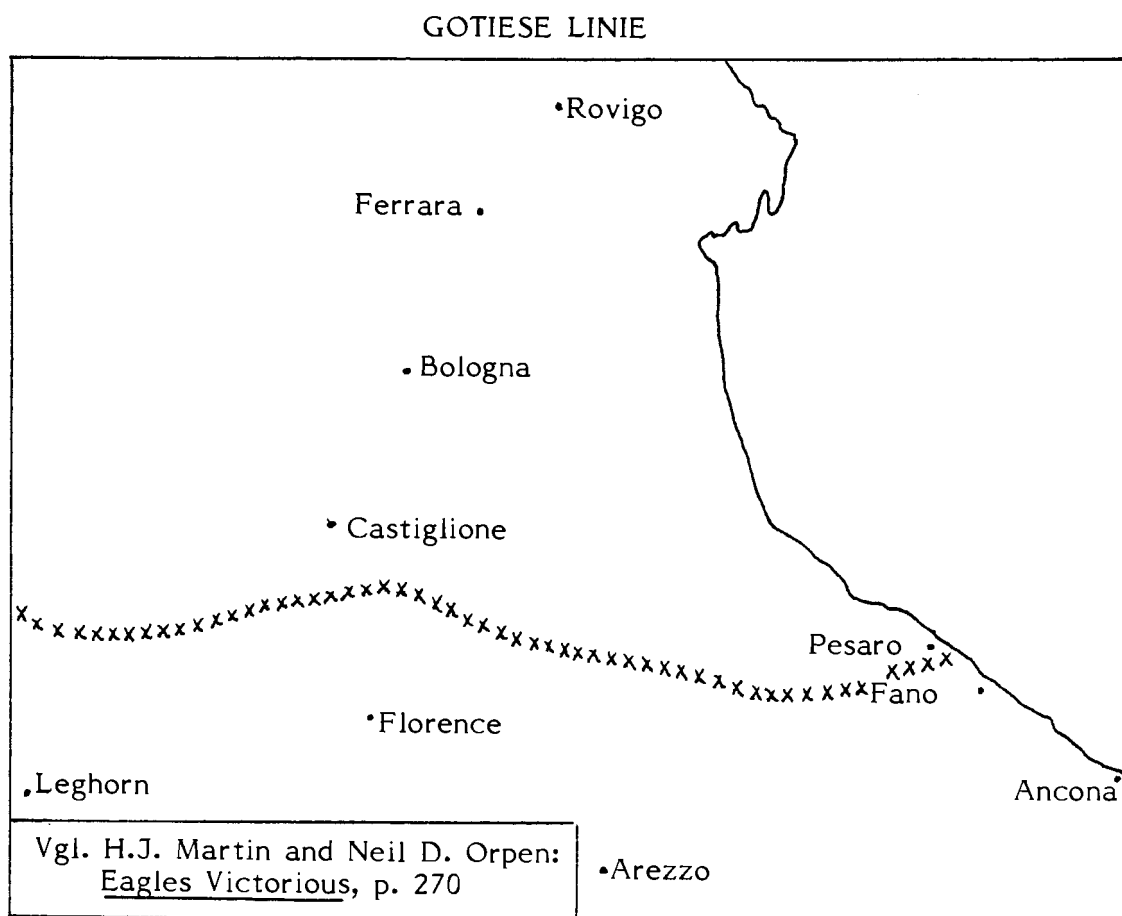
het as gevolg van swak bomwerping misluk.²⁴⁷ Bomme het soms so
ver as 900 meter van die teiken ontplof!²⁴⁸ Nadat hierdie eskader
drie dae geoefen het om hulle bomwerping te verbeter, het hulle gedurende
Februarie 1944 algaande groter sukses behaal.²⁴⁹

Ook No. 12 Eskader, wat op 2 Maart 1944 vir die eerste keer met
hulle Marauder II-bomwerpers aan operasies deelgeneem het,²⁵⁰
het uit die staanspoor probleme met hulle bomwerping ondervind.
Van die 18 operasies waaraan hierdie eskader gedurende Maart 1944
deelgeneem het, was slegs een suksesvol.²⁵¹ Die rede hiervoor

-
247. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14,
Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae:
No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 15.
248. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14,
Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae:
No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 15.
249. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14,
Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae:
No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 15.
250. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, S.A.A.F. Chronology operations
North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 - June 1944,
The S.A.A.F. in the Mediterranean, chronology 1944, p. 11.
251. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14,
Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae:
No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 16.

was dat noodsaaklike wysiginge wat aan die vliegtuie se bomvisiere aangebring moes word, agterweë gebly het.²⁵² Nadat hierdie regstellinge uitgevoer is, kon ook hierdie eskader met groter sukses en selfvertroue optree.²⁵³

Tydens die Geallieerde offensief teen die Gotiese Linie, noord van Florence, wat op 25 Augustus 1944 'n aanvang geneem het,²⁵⁴ het die ligte en medium bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag, wel deeglik hulle deel gedoen.



252. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 16.
253. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer 14, Italy - Air Narratives (Provisional), Operation "Strangle", Bylae: No. 7 SAAF Wing, 2 October 1943 to 11 May 1944, p. 17.
254. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 272.



Die bomwerpers van No. 3 (S.A.) Vleuel het teen vyandelike stellings in die Pesaro-sektor,²⁵⁵ weer eens hul veel geroemde "Shuttle Service", wat laas tydens die slag van El Alamein gebruik is, in werking gestel.²⁵⁶ Na afloop van die aanvalle is vele gelukwense van die Geallieerde grondmagte ontvang.²⁵⁷

Gedurende die laaste kwart van 1944 tot April 1945 was die meerderheid van die Suid-Afrikaanse ligte en medium bomwerpers se aanvalle nog steeds op vyandelike stellings, asook verbindingslinies gekonsentreer. In hierdie aanvalle was die bomwerpers uiters suksesvol en het 'n substantiewe bydrae tot die beëindiging van die oorlog gelewer.

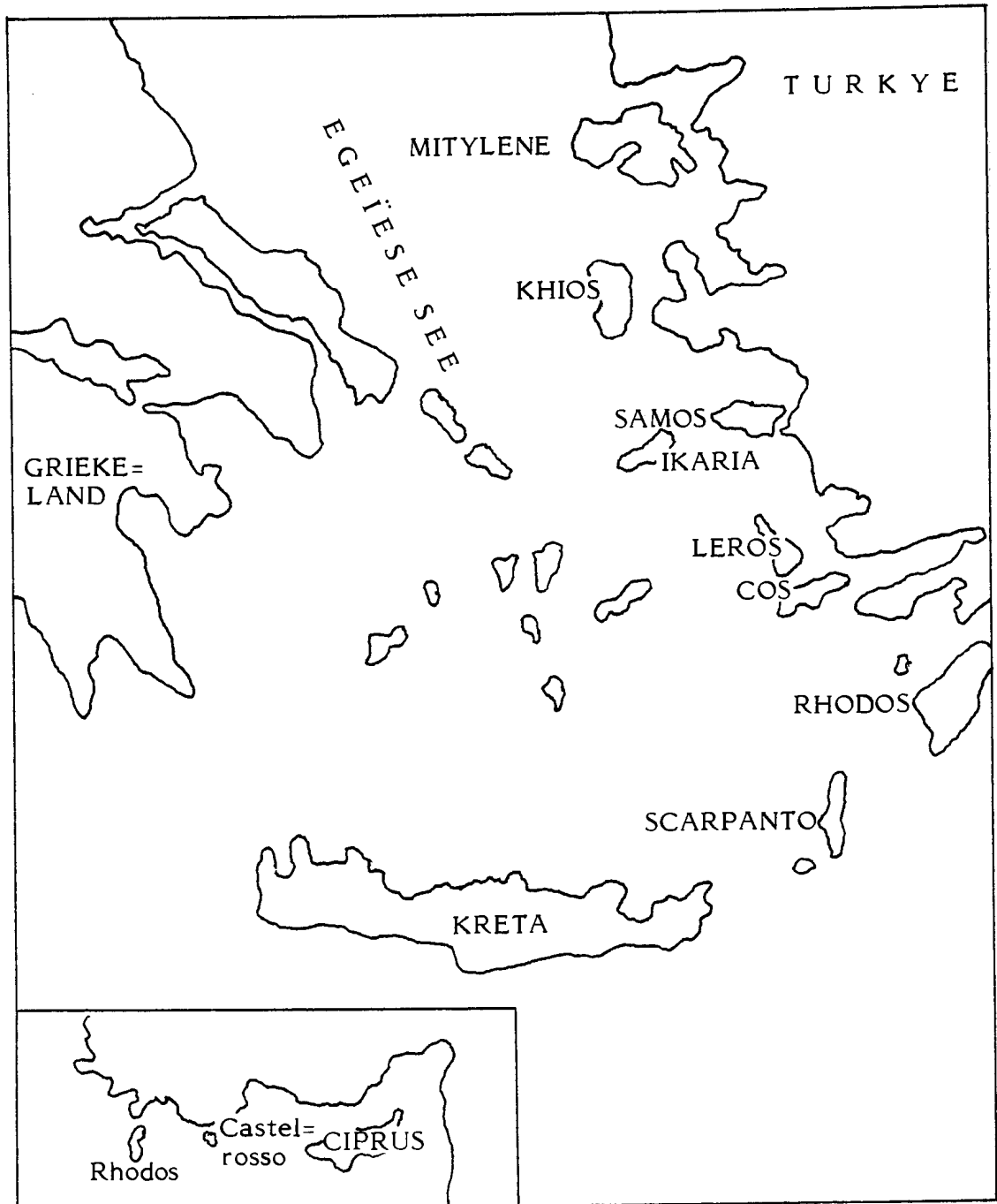
SUID-AFRIKAANSE LUGMAGOPERASIES IN DIE EGEÏESE SEEGBIED

Suid-Afrikaanse eskaders het reeds so vroeg as 15 Mei 1941 aan operasies in die Egeïese Seegebied deelgeneem,²⁵⁸ toe Duitse

-
255. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th to 31st August 1944, p. 4.
256. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 235, Lêer FA/3, S.A.A.F. contribution to Air Effort in the whole Mediterranean Theatre, p. 4.
257. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th to 31st August 1944, p. 5.
258. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, The S.A.A.F. in East Africa and the Middle East: A chronological survey, Period May '40 to May '43, The S.A.A.F. in Middle East, Chronology 1941, p. 1.

magte Kreta aangeval het.²⁵⁹ Eers vanaf 1943 het die Suid-Afrikaanse Lugmag meer aktief by operasies in hierdie wêrelddeel betrokke geraak.

EGEÏESE SEEGBIED



259. James A. Brown: Eagles Strike, p. 26.

Die Egeïese Seegebied het besondere strategiese waarde gehad. Met die nederlaag van die Duitse en Italiaanse magte in Noord-Afrika, het die behoud van 'n vastrapplek in die oostelike deel van die Middellandse See vir Duitsland al hoe belangriker geword.²⁶⁰ Daarsonder was hulle blootgestel aan die moontlikheid van 'n Geallieerde inval in Griekeland en die Balkan. Om dit te voorkom, het die Duitse militêre opperbevel besluit om 'n verdedigingsmuur om die Egeïese Seegebied op te stel. Derhalwe is die eilande Kreta, Scarpanto en Rhodos swaar gefortifiseer en teen September 1943 was daar reeds meer as 45 000 Duitse troepe op hierdie en ander kleiner eilande gestasioneer.²⁶¹

Die strategiese waarde wat hierdie eilande ingehou het, word in 'n artikel in die tydskrif "R.A.F. Review" soos volg uiteengesit:

"Retention of these strategically vital islands, with their air and sea bases, denied us the possibility of single-engined fighter cover over the Aegean and thus rendered a landing on the mainland behind them impracticable."²⁶²

-
260. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 281, Lêer FC/1/Overall, "Operations in the Aegean - January to Sept. 1943", Extract from "R.A.F. Review" no. 4, p. 59.
261. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 281, Lêer FC/1/Overall, "Operations in the Aegean - January to Sept. 1943", Extract from "R.A.F. Review" no. 4, p. 59.
262. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 281, Lêer FC/1/Overall, "Operations in the Aegean - January to Sept. 1943", Extract from "R.A.F. Review" no. 4, p. 59.



Gedurende September 1943, het die Geallieerde opperbevel besluit om die eilande Casterosso, Leros, Samos en Cos te beset, en om hulle as basisse vir aanvalle op die Duitse verbindingslinies met Rhodos en die ander Duitsbesette eilande te gebruik.²⁶³ Tydens hierdie operasie het die vegvliegtuie van No. 7 Eskader van die Suid-Afrikaanse Lugmag waardevolle werk verrig.

Onder leiding van majoor C. A. van Vliet van die Suid-Afrikaanse Lugmag,²⁶⁴ het 'n klein groepie lugmagpersoneel hulle op 14 September 1943 op die eiland Cos gevestig.²⁶⁵ Krygsvlugte is vanaf 16 September 1943 onderneem²⁶⁶ en alreeds op hierdie dag het die Suid-Afrikaners hulle eerste oorwinning in hierdie area gesmaak toe luitenant E.M. Taylor en A.E.F. Cheesman 'n Ju 88-vliegtuig neergeskiet het.²⁶⁷

-
263. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 281, Lêer FC/1/Overall, "Operations in the Aegean - Sept. to Dec. 1943", Extract from R.A.F. Review no. 5, p. 75.
264. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 281, Lêer FC/1/Cos, The Story of Cos, p. 1.
265. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 281, Lêer FC/1/Cos, The Story of Cos, p. 1.
266. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 281, Lêer FC/1/Cos, The Story of Cos, p. 2.
267. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 281, Lêer FC/1/Cos, The Story of Cos, p. 2.



Op 3 Oktober 1943 is Cos egter deur Duitse soldate ingeval²⁶⁸
en alle georganiseerde weerstand was teen 4 Oktober 1943 tot
niet.²⁶⁹ Gedurende die tydperk vanaf 14 September tot 4 Oktober
1943, was die Suid-Afrikaners vir die vernietiging van twaalf vyande=
like vliegtuie in luggevegte verantwoordelik.²⁷⁰ Agt Suid-Afrikaanse
vegvliegtuie is egter in dieselfde operasies deur Duitse vlieëniers
neergeskiet.²⁷¹

Alhoewel die Suid-Afrikaanse Lugmag 'n duur prys moes betaal,
het hulle blote teenwoordigheid die Duitsers verplig om 'n sterk
mag in hierdie gebied te behou - soldate en vliegtuie wat op ander
fronte, en meer spesifiek Italië, gebruik kon gewees het.²⁷²

Gedurende 1943 en 1944 was die belangrikste funksie van die Geallieerde
lugmagenhede in die Egeïese Seegebied om te verseker dat belangrike

-
268. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 281, Lêer FC/1/Cos,
The Story of Cos, p. 9.
269. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 281, Lêer FC/1/Cos,
The Story of Cos, p. 9.
270. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 281, Lêer FC/1/Cos,
The Story of Cos, p. 10.
271. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 281, Lêer FC/1/Cos,
The Story of Cos, pp. 2 - 9.
272. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 281, Lêer FC/1/Overall,
"Operations in the Aegean - Extract from R.A.F. Review no. 6 -
1st Quarter, p. 53.

voorrade nie die Duits-beheerde eilande van Kreta, Scarpanto en Rhodos bereik nie.²⁷³ In hierdie poging was die Suid-Afrikaanse Lugmag se bydrae nie slegs tot Nos. 15, 16 en 17 Eskaders beperk nie, maar verdere hulp is vir afwisselende tydperke deur Nos. 24, 31 en 41 Eskaders verskaf.

No. 15 Eskader met hulle Baltimore III-bomwerpers,²⁷⁴ en No. 16 Eskader wat gedurende die begin van 1944 met Beaufighter T.F. Mk X-vliegtuie toegerus is,²⁷⁵ asook No. 17 Eskader met hulle PV-1 Ventura-bomwerpers,²⁷⁶ het hulle veral daarop toegespits om vyandelike skeepsverkeer en landingsvelde aan te val.

273. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 281, Lêer FC/1/Overall, "Operations in the Aegean - Sept. to Dec. 1943", Extract from R.A.F. Review no. 5, p. 75.

274. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Schedule of S.A.A.F. (Flying) Units, p. 3.

275. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, S.A.A.F. chronology operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) period April 1941 - June 1944, The S.A.A.F. in the Mediterranean, Chronology 1944, p. 6.

276. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Schedule of S.A.A.F. (Flying) Units, p. 4.

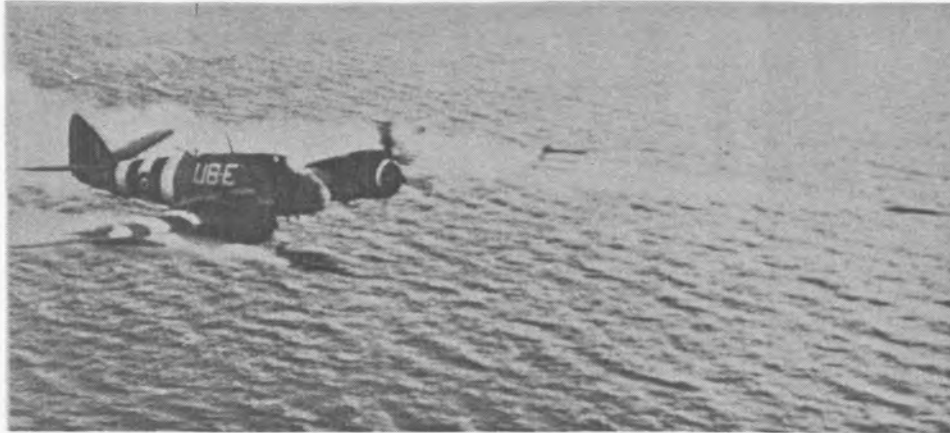


Wat die aanvalle op het die Baltimore III-bomwerpers van No. 15 Eskader aanvanklike suksesse teen die groter vragsepe behaal. 'n Voorbeeld hiervan was 'n aanval op 8 November 1943 van vier Baltimore III-bomwerpers op 'n vragskip in Sudabaai in Kreta.²⁷⁷ Tydens hierdie aanval is die skip van bykans 4 000 ton deur twee bomme getref²⁷⁸ wat heelwat skade aangerig het. Aanvalle op die ligter en kleiner Egeïese seilbote was egter minder suskesvol.

Die Beaufighter T.F. Mk X-vliegtuig, waarmee No. 16 Eskader sedert 7 Februarie 1944 aan operasies deelgeneem het,²⁷⁹ was egter baie geskik vir aanvalle op hierdie kleiner vaartuie. Die vliegtuie met hulle bewapening van agt 11,4 kilogram pantserprojektile of agt 27 kilogram springkopvuurpyle,²⁸⁰ het heelwat sukses teen skeepvaart in die Egeïese Seegebied behaal.

-
277. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Meditteranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th November 1943, p. 3.
278. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th November 1943, p. 3.
279. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th February 1944, p. 2.
280. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th - 31st January 1944, p. 4.

Vanaf 7 Februarie 1944 tot 31 Mei 1944 is 26 aanvalle op seevaartuie uitgevoer.²⁸¹ Die juiste getal en tonnemaat van die vaartuie wat gekelder is, is egter moeilik bepaalbaar. Die gekelderde vaartuie waarvan wel rekenskap gegee kan word, beloop egter ongeveer 500 ton.²⁸²



'N BEAUFIGHTER VLIETUIG BESIG OM 'N AANVAL TEEN 'N
VYANDELIKE SKIP TE LOODS.

(Vergelyk Richard Humble: "War in the Air" Purnell's History
of the Second World War, p. 45.

-
281. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, Uittreksels uit tweeweeklikse verslae soos opgeteken in S.A.A.F. Operations in the Mediterranean.
282. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 96, Lêer WD.AIR: 91, Uittreksels uit tweeweeklikse verslae soos opgeteken in S.A.A.F. Operations in the Mediterranean.



In Junie 1944 het die Geallieerde lugmag in die Egeïese Seegebied 'n verdere bydrae tot die vernietiging van Duitse voorrade aan hulle garnisoene in onder andere Kreta, gelewer. Hierdie lugaanval op 'n vyandelike skeepskonvooi op 1 Junie 1944²⁸³ het lugmaarskalk sir Keith Park dan ook genoop om in sy gelukwense te verwys na 'n Britse seeslag wat op 1 Junie 1794 teen Frankryk gelewer is²⁸⁴ en wat in die Britse annale as die "Glorious First of June" bekend sou staan.²⁸⁵

In hierdie lugaanval, waarin verskeie Duitse bote ten noorde van Kreta tot sink gebring is,²⁸⁶ het eskaders van die Suid-Afrikaanse Lugmag 'n belangrike rol gespeel. Hierdie feit word in lugmaarskalk sir Keith Park se gelukwense weerspieël wanneer hy onder andere die volgende opmerkings maak: "...the excellent work on the part of the bombers and their escorts, especially 15 Squadron S.A.A.F., and the magnificent show of the Beaufighters may

283. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 282, Lêer FC/5/E, "The Glorious First of June" – An account of the combined attack on the Enemy Convoy North of Candia Harbour on June 1st 1944, p.1.

284. "The Glorious First of June". In Reader's Digest Illustrated History of World War II, Vol. two, p. 435.

285. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 190. asook "The Glorious First of June". In Reader's Digest Illustrated History of World War II, Vol. two, p. 435.

286. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 282, Lêer FC/5/E, "The Glorious First of June" – An account of the combined attack on the Enemy Convoy North of Candia Harbour on June 1st 1944, p.4.

well result in one of the greatest defeats the enemy has suffered in the Aegean."²⁸⁷

Afgesien van die feit dat Suid-Afrikaanse vliegtuie 43 persent van die aanvalsmag uitgemaak het,²⁸⁸ het 'n verdere elf Suid-Afrikaanse Liberator Mk VI-bomwerpers uit 'n aanvalsmag van 19 swaar bomwerpers, die Kretensiese hawe, Iraklion, gedurende die nag van 1 Junie 1944 aangeval.²⁸⁹ Verdere aanvalle op skepe in Iraklion is op 2 Junie 1944 deur medium bomwerpers van No. 24 Eskader bygestaan deur die ligte bomwerpers van No. 15 Eskader en No. 454 Eskader van die Australiese Lugmag, uitgevoer.²⁹⁰

Na afhandeling van hierdie aanvalle op 1 en 2 Junie 1944 is die Duitse vragskepe "Sabine" en "Gerda Toft", wat 'n gesamentlike tonnemaat van meer as 4 000 ton gehad het, gekelder. Hierbenewens het 'n "Curtatone"-klas duikbootjagter, sowel as twee ander begeleidingskepe in die slag gebly, terwyl 'n tweede duikbootjagter

287. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th June 1944, p. 1.

288. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 282, Lêer FC/5/E, "The Glorious First of June" – An account of the combined attack on Enemy Convoy North of Candia Harbour on June 1st 1944, pp. 1-3.

289. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 282, Lêer FC/5/E, "The Glorious First of June" – An account of the combined attack on Enemy Convoy North of Candia Harbour on June 1st 1944, p.4.

290. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 1st to 15th June 1944, p. 9, asook H.J. Martin and Neil D. Ornen: Eagles Victorious. n. 234.

beskadig is.²⁹¹

MARITIEME VERKENNING

Aanvalle op vyandelike skeepvaart asook die begeleiding van Geallieerde skepe, was nie slegs tot die oostelike dele van die Middellandse See beperk nie. Hierdie funksies is ook deur die Geallieerde lugmag in die sentrale en westelike dele van die Middellandse See asook aan die Weskus van Afrika uitgevoer. Ook op hierdie gebied het die Suid-Afrikaanse eskaders hulle deel bygedra.

Maritieme verkenningsvlugte vanaf Takoradi aan die Weskus van Afrika is vanaf April 1943 deur No. 26 Eskader onderneem,²⁹² terwyl No. 22 Eskader dieselfde funksies vanaf Gibraltar uitgevoer het.²⁹³ In die sentrale dele van die Middellandse See het No. 27 Eskader vanaf Malta²⁹⁴ die seeroetes gepatrolleer op soek na vyandelike duikbote. Dit was egter nie alleenlik bogenoemde eskaders wat op hierdie gebied hulle deel tot die Geallieerde oorlogspoging bygedra het nie. Ook die Suid-Afrikaanse vegvliegtuie het hiertoe bygedra soos duidelik deur onderstaande episode geïllustreer word.

-
291. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 282, Lêer FC/5/E, "The Glorious First of June" — An account of the combined attack on Enemy Convoy North of Candia Harbour on June 1st 1944, p. 4.
292. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5/A/i, S.A.A.F. Contribution to Union Year Book 1939 - 1945, p. 10.
293. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5/A/i, S.A.A.F. Contribution to Union Year Book 1939 - 1945, p. 10.
294. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5/A/i, S.A.A.F. Contribution to Union Year Book 1939 - 1945, p. 10.

Op 28 November 1943, moes vegvliegtuie van No. 3 Eskader die begeleidende vegvliegtuie van 'n skeepskonvooi ten noorde van Benghazi te hulp snel toe 'n Duitse bomwerpermag die konvooi genader het.²⁹⁵ Die optrede van die begeleidende vegvliegtuie, bygestaan deur die vegvliegtuie van No. 3 Eskader, het in die daaropvolgende luggeveg verhoed dat die Duitse bomwerpers enige skade aan die konvooi berokken.²⁹⁶ Amerikaanse troepe aan boord die skepe was egter baie beïndruk met die beskerming wat die vegvliegtuie hulle gebied het. Om hulle dankbaarheid op 'n tasbare wyse te toon, het hulle terstond onder mekaar gekollekteer en 'n fonds in die lewe geroep, waarvan die opbrengs, wat R2 000,00 beloop het,²⁹⁷ aangewend moes word om die naasbestaendes van Geallieerde vegvlieëners wat moontlik in die luggeveg gedood is, by te staan.²⁹⁸

Die laaste aspek waaraan daar in hierdie hoofstuk aandag aan gegee word, is die rol wat die Suid-Afrikaanse Lugmag in die "Balkan Air Force" sou speel.

-
295. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th - 30th November 1943, p. 3.
296. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th - 31st January 1944, p. 1.
297. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th - 31st January 1944, p. 1.
298. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91, S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations M.A.A.F.: 16th - 31st January 1944, p. 1.

DIE ROL VAN DIE SUID-AFRIKAANSE LUGMAG IN DIE "BALKAN AIR FORCE"

Hierdie afdeling van die Geallieerde Lugmag in die Middellandse Seegebied is uitsluitlik in die lewe geroep om aanvalle op Duitse stellings in Joego-Slawië en Griekeland op 'n meer gekoördineerde wyse in samewerking met die leiers van die verskillende versetbewegings uit te voer.²⁹⁹ Operasies soos deur ander eskaders van die Geallieerde lugmag in Joego-Slawië uitgevoer is, en waarna alreeds in hierdie studie verwys is, is egter nog steeds onderneem maar het nou onder leiding van die "Balkan Air Force" plaasgevind.³⁰⁰

Suid-Afrikaanse eskaders wat deel van die "Balkan Air Force" uitgemaak het, was tot Nos. 16, 19 en 25 Eskaders beperk gewees. Nos. 16 en 19 Eskaders was met Beaufighter T.F. Mk X-vliegtuie toegerus, terwyl No. 25 Eskader aanvanklik PVI-Ventura-bomwerpers tot hulle beskikking gehad het, wat later met Marauder II-bomwerpers vervang is.³⁰¹

Wanneer 'n ontleding van die rol van hierdie eskaders in die "Balkan Air Force" gemaak word, is dit duidelik dat die Beaufighter-vliegtuie waarmee Nos. 16 en 19 Eskaders toegerus is, hulle uitstekend van hul taak in aanvalle op vyandelike sterktepunte en skepe gekwyt het. 28,9 Persent van die skepe wat deur die "Balkan Air Force" vernietig is,

-
299. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 242, Lêer FB/3/F,
A History of Balkan Air Force (June 1944 to May 1945), p. 4.
300. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 242, Lêer FB/3/F,
A History of Balkan Air Force (June 1944 to May 1945), p. 5.
301. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 237, Lêer FB/1,
S.A.A.F. effort in Italy September 1943 to May 1945, p. 46.

kan aan die werk van die Beaufighter-eskaders toegeskryf word.
Verder was hierdie eskaders vir die vernietiging van 29,8
persent van vyandelike hoofkwartiere en sterktepunte verantwoordelik.

Wat die bomwerpers van No. 25 Eskader betref, het hierdie eskader,
tesame met die ander ligte en medium bomwerpereskaders van die
"Balkan Air Force", hulle veral op die vernietiging van rangeerwerwe
en hawefasiliteite toegespits.³⁰²

'n Besondere suksesvolle operasie teen vyandelike skeepvaart in Volos,
is deur No. 25 Eskader op 13 en 16 Oktober 1944 van stapel gestuur.³⁰³
Na afloop van die aanval op 13 Oktober 1944, het die bevelvoerder van
die "Balkan Air Force", vise-lugmaarskalk W. Elliot,³⁰⁴ die volgende
boodskap van gelukwense aan No. 25 Eskader gestuur: "Following report
received from British Liaison officer at Volos - 'Sensational re=
sults reported from bombing of ships in Volos harbour. Most ships
inner harbour destroyed by fire ...' Please convey my personal
congratulations to No. 25 Squadron S.A.A.F., on their fine per=
formance ..."³⁰⁵

-
302. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 242, Lêer FB/3/F,
A History of Balkan Air Force (June 1944 to May 1945), p. 89.
303. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 237, Lêer FB/1,
S.A.A.F. effort in Italy, September 1943 to May 1945, p. 39.
304. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 308.
305. S.A.W. - Argief: WD (SAAF), Houer 96, Lêer WD. AIR: 91,
S.A.A.F. Operations in the Mediterranean, S.A.A.F. Operations
M.A.A.F.: 16th to 31st October 1944, p. 7.



TER AFSLUITING

Uit die voorafgaande is dit dus duidelik dat die Suid-Afrikaanse Lugmag in operasies in die Middellandse Seegebied, nie alleen aan die vereistes wat aan hulle gestel is voldoen het nie, maar dat hulle ook 'n stewige bydrae tot die Geallieerde oorlogspoging in hierdie teater van die Tweede Wêreldoorlog gelewer het.

HOOFSTUK 5

MARITIEME OPERASIES EN LUGVERVOER

Die aandeel van die Suid-Afrikaanse Lugmag in die Tweede Wêreldoorlog was nie alleen tot die slagvelde in Afrika en Europa beperk nie. Dit het ook maritieme operasies en lugvervoer ingesluit.

1. MARITIEME OPERASIES

Soos in die voorafgaande hoofstuk gemeld, het die Suid-Afrikaanse Lugmag 'n beduidende rol in operasies teen vyandelike skepe in die Middellandse Seegebied gespeel. Maritieme operasies was egter nie alleen tot hierdie gebied beperk nie. Dit het die beskerming van die seeroete om die Kaap ingesluit.

Beskerming van die seeroete om die Kaap

Die verloop van die oorlog in Afrika, Europa en die Verre-Ooste het nie alleen 'n invloed op die skeepsverkeer om die Kaap uitgeoefen nie; dit was ook bepalend ten opsigte van die Suid-Afrikaanse Lugmag se betrokkenheid in die beskerming van hierdie roete. As gevolg van bogenoemde redes word die maritieme operasies van die Suid-Afrikaanse Lugmag volgens tydperke behandel.

Typerk Oktober 1939 tot November 1941

In 1941 is die funksies van die onderskeie eenhede van die Suid-Afrikaanse Lugmag wat by die beskerming van die seeroete om die Kaap betrokke was, soos volg uitgestippel: "... it is the duty of aircraft of the Coastal Command to be continuously on the look-out for enemy vessels and to ensure that no such vessels approach the coast of the Union undetected ... the aircraft are there to locate and report on all suspicious ships and to shadow such ships until further instructions are received. These instructions may entail the transformation of the aircraft from a 'watching force' into a 'striking force' or into a force co-operating with the Navy."¹

Die vraag kan nou gestel word of die lugmag aan hierdie vereistes gedurende die jare 1939 tot 1941 voldoen het.

Om 'n antwoord op hierdie vraag te kry, sal daar nie 'n geskiedkundige relaas van die see-oorlog in die suidelike Atlantiese en Indiese Oseane gegee word nie, aangesien daar heelwat werke oor hierdie onderwerp

-
1. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 260, Lêer B.I.: 16, South African Air Force, A Summary, The growth, duties and difficulties of South African Coastal Air Force, p. 3.

reeds die lig gesien het.² Daar sal op die volgende manier te werk gegaan word. In die eerste plek sal statistiek aangaande die totale aantal skepe wat die Suid-Afrikaanse hawes van Kaapstad en Durban sedert Oktober 1939 tot aan die begin van November 1941 aangedoen het, aangegee word. Tweedens sal 'n ontleding van die aantal skepe wat gekoop of tot sink gebring is, gemaak word. Derdens sal optredes van vyandelike skepe in hierdie waters onder die loep geneem word en ten laaste sal die suksesse al dan nie van die lugmag teen hierdie gegewens gemeet word.

Die getal skepe wat Durban en Kaapstad in die tydperk onder bespreking aangedoen het, blyk duidelik uit die volgende statistiek.³

-
2. Bronne waarin die geskiedkundige verloop van die see-oorlog in die suidelike Atlantiese en Indiese Oseane uiteengesit is, is die volgende.
- James A. Brown: A Gathering of Eagles, pp. 289 - 306.
 - H.J. Martin and Neil D. Orpen: South Africa at War, pp. 167 - 284.
 - Kenneth A. Maxwell, John M. Smith: S.A. Lugmag Goue Jubileumgedenkboek, pp. 93 - 94.
 - L.C.F. Turner, H.R. Gordon-Cumming, J.E. Betzler.: War in the Southern Oceans.
3. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 338, Merchant Ship Traffic in S.A. Ports.



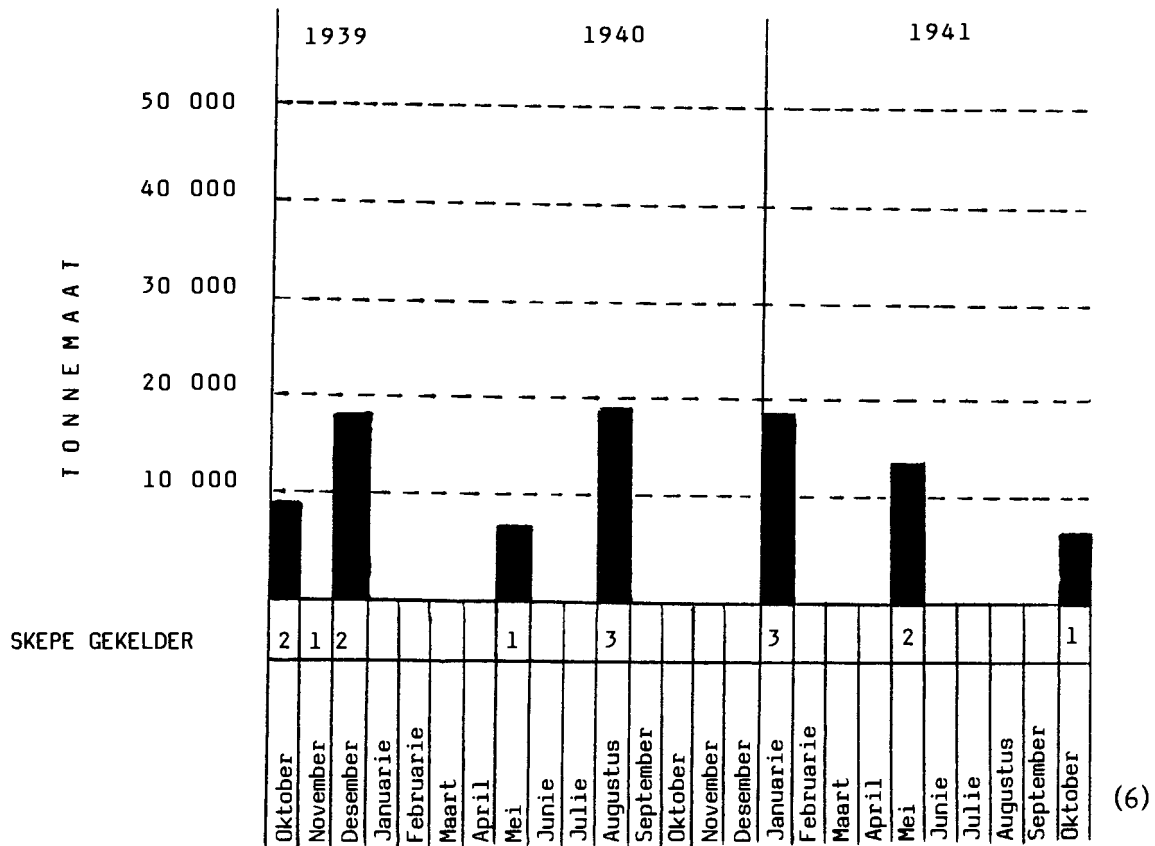
MAAND	AANTAL SKEPE IN DURBAN	AANTAL SKEPE IN KAAPSTAD	TOTAAL
Oktober 1939	102	246	348
November 1939	121	231	352
Desember 1939	123	231	354
Januarie 1940	100	201	301
Februarie 1940	86	165	251
Maart 1940	100	238	338
April 1940	110	197	307
Mei 1940	111	232	343
Junie 1940	178	340	518
Julie 1940	164	346	510
Augustus 1940	185	345	530
September 1940	152	313	465
Oktober 1940	195	355	550
November 1940	194	315	509
Desember 1940	200	347	547
Januarie 1941	176	321	497
Februarie 1941	131	281	412
Maart 1941	196	305	501
April 1941	159	312	471
Mei 1941	179	242	421
Junie 1941	155	294	449
Julie 1941	168	298	466
Augustus 1941	128	306	434
September 1941	145	307	452
Oktober 1941	130	275	405

Hierdie syfers onderskei nie die aantal oorlogskepe wat die onderskeie hawes maandeliks aangedoen het nie.⁴ Verder is die veronderstelling dat van die skepe wat in hierdie tabelle aangetoon word, beide Durban en Kaapstad besoek het. Daar kan egter aangeneem word dat sowat 300 skepe hulle maandeliks in die Suid-Afrikaanse gebiedswaters bevind het.

Wanneer daar na die onderstaande grafiek gekyk word wat die skeepsverliese binne 'n gebied van 1 800 kilometer van die Suid-Afrikaanse kus in die ooreenstemmende tydperk aandui, is dit duidelik dat 'n minimale getal skepe die vyand ten prooi geval het. Hierdie skeepsverliese wat 'n gesamentlike Britse tonnemaat van 89 394 ton verteenwoordig het,⁵ is slegs 'n breukdeel van die totale getal skepe wat die Suid-Afrikaanse hawes aangedoen het.

4. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 338, Merchant Ship Traffic in S.A. Ports.

5. L.C.F. Turner, H.R. Gordon-Cumming, J.E. Betzler:
War in the Southern Oceans, pp. 268 - 269.



Daar mag verskeie redes aangevoer word waarom daar geen skeepsverlies gedurende hierdie tydperk naby die Suid-Afrikaanse kus voorgekom het nie. Een van die moontlike redes is dat daar baie min vyandelike oorlogskepe in die suidelike oseane gedurende hierdie jare was.

6. L.C.F. Turner, H.R. Gordon-Cumming, J.E. Betzler: War in the Southern Oceans, pp. 268 - 269.



Daar was egter wel vyandelike skeep wat in hierdie suidelike waters operasioneel was. Eerstens was daar die beroemde "Admiral Graf Spee", 'n sakformaat slagskip wat die Duitse hawe Wilhelmshaven op 23 Augustus 1939 verlaat het.⁷ Die "Admiral Graf Spee" het verskeie skeep in die suidelike Atlantiese Oseaan tot sink gebring alvorens hy die Kaap verby gevaar het om in die Indiese Oseaan teen Geallieerde skeepvaart op te tree.⁸ Nadat hy die skip, die "Africa Shell", op 15 November 1939 naby die kus van Mosambiek gekelder het,⁹ het hy weer na die Atlantiese Oseaan teruggekeer, waar verdere skeep tot sink gebring is.¹⁰ Dit is hierdie beroemde skip wat uiteindelik op 17 Desember 1939, ná die Slag van die La Platarivier deur sy eie kaptein tot sink gebring is.¹¹

-
7. Kapitän zur Zee Bidlingmaier: "Raider at Large!" In Purnell's History of the Second World War, p. 35.
 8. Kapitän zur Zee Bidlingmaier: "Raider at Large!" In Purnell's History of the Second World War, p. 35.
 9. Kapitän zur Zee Bidlingmaier: "Raider at Large!" In Purnell's History of the Second World War, p. 35.
 10. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p. 18.
 11. Henry McCall: "The Trap." In Purnell's History of the Second World War, p. 61, asook Reader's Digest Illustrated Story of World War II, Vol. 2, p. 600.



Hierdie skip, "... built to outfight any ship fast enough to catch her and to outdistance one strong enough to sink her,"¹² het 'n wesentlike gevaar vir skeepvaart langs die Suid-Afrikaanse kus ingehou. "Had she sailed along the main searoute round Africa and perhaps made a surprise attack on the port of Durban, rich spoils would probably have awaited her. But as it was she passed 420 miles (ongeveer 680 kilometer) south of Cape Agulhas ..."¹³

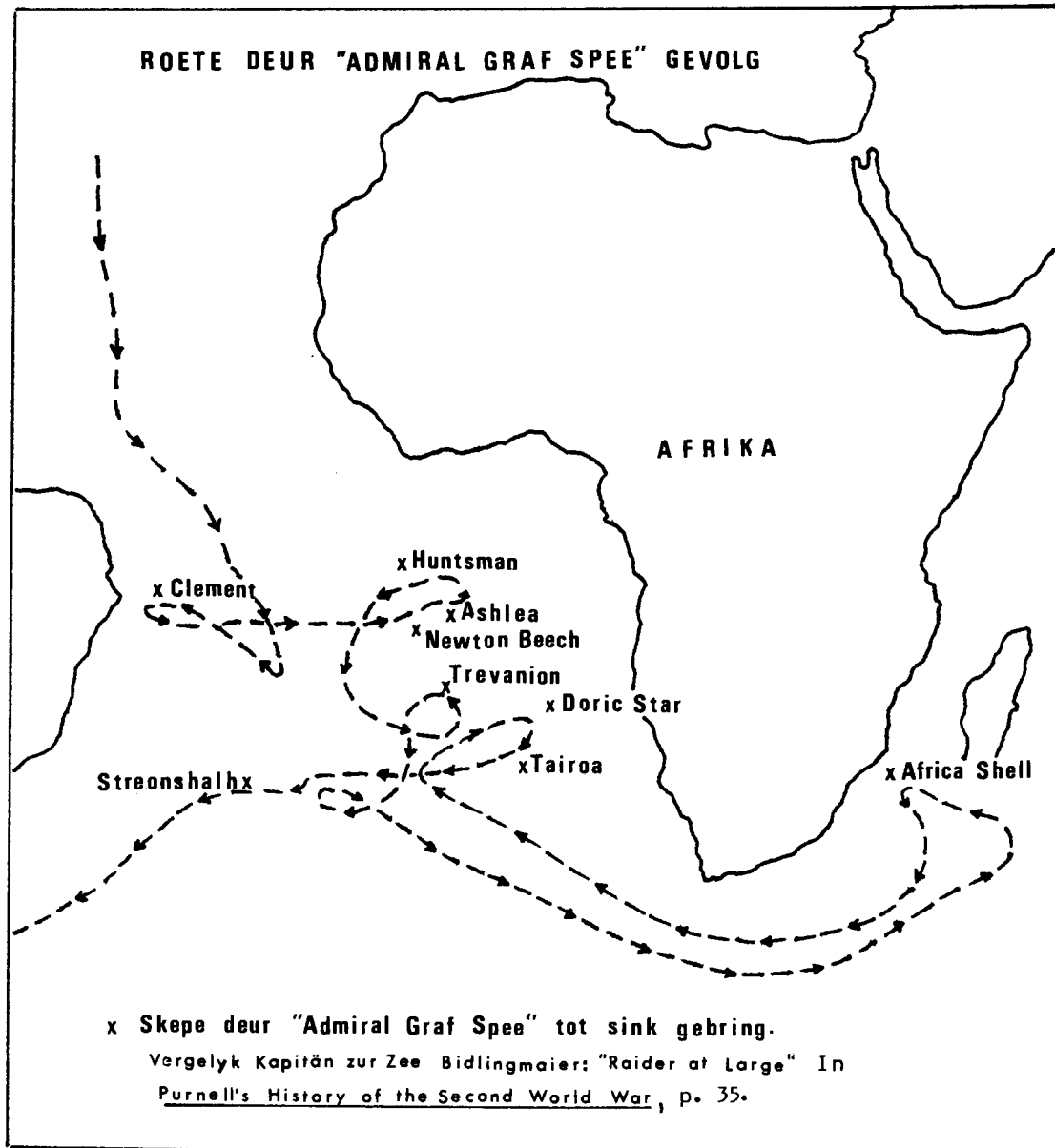
Die doel waarvoor hierdie kaapvaarder deur die Duitse Vloot ingespan is, verklaar sy onwilligheid om nā aan die Suid-Afrikaanse kus op te tree. In hierdie opsig het kommandeur E.V. St. J. Morgan in 'n lesing in 1948 verklaar: "... the aim of commerce warfare is to destroy the enemy's shipping, or so disorganize it that the restriction on his trade becomes unbearable. The surface raider can assist this in three ways:

- a. By sinking ships.
- b. By disorganizing trade by fear of her presence ...
- c. By dispersing the enemy's armed forces so that other units - submarines, aircraft, etc., may have a better chance of destroying that trade."¹⁴

12. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 304, Sea Raiders in the 1939 - 45 War, p. 4.

13. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, pp. 17 - 18.

14. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 304, Sea Raiders in the 1939 - 45 War, p. 1.



Dit is veral ten opsigte van die laaste punt dat daar verstaan kan word waarom die "Admiral Graf Spee" huiwerig was om te na aan die seevaartroete om die Kaap op te tree. Sou hy deur vliegtuie van die Suid-Afrikaanse Lugmag ontdek word, het die Britse Vloot geweet waar hy hom bevind en kon hulle hul soektog tot slegs een gebied beperk in plaas van oor die hele wêreld, soos wat wel die geval was. Daar mag interessantheidsalwe genoem word dat die Britse Vloot nie minder nie as 17 oorlogskepe

gebruik het om na die "Admiral Graf Spee" te soek.¹⁵ Belangrik is egter die feit dat die blote teenwoordigheid van vliegtuie van die Suid-Afrikaanse Lugmag 'n bydraende faktor was wat die Duitse oorlogskip verhoed het om ernstige skade aan die skeepvaart om die Suid-Afrikaanse kus aan te rig.

Die "Admiral Graf Spee" was egter nie die enigste van die vyandelike kaapvaarders wat hulle in die suidelike oseane bevind het nie. Die Duitse Vloot het ook van goed bewapende handelsvaartuie gebruik gemaak om Geallieerde skepe te kelder of te kaap. Die eerste van hierdie vaartuie wat in die suidelike oseane opgetree het, was die "Atlantis" onder bevel van kaptein Bernhard Rogge.¹⁶ Dié skip, bewapen met ses 15-sentimeter kanonne, een 7,5-sentimeter kanon, twee 3,7-sentimeter kanonne en vier 2-sentimeter lugafweerkannone asook vier torpedobuise,¹⁷ het weliswaar groot gevaar vir Geallieerde skeepvaart in die suidelike oseane en dan ook meer spesifiek vir skeepvaart om die Kaap, ingehou.

Die taak van hierdie skip en ander gewapende handelsvaartuie sou wees om die Geallieerde skeepvaart deur verrassingsaanvalle op handelskepe

15. Kapitän zur Zee Bidlingmaier: "Raider at Large." In Purnell's History of the Second World War, p. 35.

16. L.C.F. Turner, H.R. Gordon-Cumming, J.E. Betzler: War in the Southern Oceans, p. 26.

17. L.C.F. Turner, H.R. Gordon-Cumming, J.E. Betzler: War in the Southern Oceans, p. 26.

te ontwrig.¹⁸ Verrassings was dus die belangrikste eienskap van dié aanvalle wat met groot sukses deur die "Atlantis" uitgevoer is - die 22 handelskepe deur hom gekoop of gekelder in die tydperk 31 Maart 1940 tot 22 November 1941¹⁹ getuig hiervan. Belangrik weer eens was die feit dat geeneen van hierdie verliese in die Suid-Afrikaanse gebiedswaters voorgekom het nie.²⁰ Die "Atlantis" het wel die Suid-Afrikaanse gebiedswaters binnegeseil om seemyne ten suide van Kaap Agulhas te plant,²¹ maar geen Geallieerde skepe is as gevolg van hierdie seemyne gekelder nie.²²

'n Susterskip van die "Atlantis", die "Pinguin", het ook hier opgetree, maar net soos in die geval van die "Atlantis", is ook geen aanvalle op

-
18. Kommandeur E.V. St. J. Morgan: *Sea Raiders in the 1939 - 45 War*, Lesing van kommandeur Morgan gepubliseer in Royal United Service Institution, Februarie 1949, p. 5.
 19. L.C.F. Turner, H.R. Gordon-Cumming, J.E. Betzler: War in the Southern Oceans, p. 260.
 20. S.A.W. - Argief: *Union War Histories*, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p. 90.
 21. S.A.W. - Argief: *Union War Histories*, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p. 42.
 22. S.A.W. - Argief: *Union War Histories*, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p. 42.



skeepsverkeer om die Kaap gemaak nie.²³ Ook by die "Pinguin" het daar die vrees bestaan dat hy deur Geallieerde oorlogskepe of Suid-Afrikaanse vliegtuie ontdek sou word. Hierdie vyandelike kaapvaarders was nie die enigste wat met 'n wye boog om die Kaapse waters gevaar het nie. Op 2 Mei 1941 het die "Kormoran"²⁴ en op 24 Junie 1941 die "Orion"²⁵ ten suide van Kaapstad verby gevaar op soek na moontlike slagoffers.

Al het die Suid-Afrikaanse Lugmag nie daarin geslaag om enige van hierdie vyandelike skepe op te spoor nie, het hy nogtans in die afwesigheid van 'n sterk Britse Vlootteenheid²⁶ daarin geslaag om sy rol as 'n "watching force" met die swak toegeruste vliegtuie tot sy beskikking suksesvol te vertolk. In hierdie opsig kan die woorde van 'n tydgenootlike Suid-Afrikaanse strateeg, A.W. Steward, aangehaal word: "The best way to assess the work of the Coastal Air Force is not to examine the multitude of tasks carried out, but to realise that the object has been attained - our sea lanes have been kept safe.

-
23. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, pp. 60 - 63.
24. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p. 89.
25. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, pp. 89 - 90.
26. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p. 54.

... many times enemy raiders have passed our coast; but they have always passed outside the range of the Coastal Command Aircraft. Inside the range of the aircraft, along the sea lanes, millions of tons of shipping have moved unmolested.

That is the measure of the achievement of the Coastal Air Force."²⁷

Daar was egter ook gevalle waar die lugmag suksesvol was met die opsporing van vyandelike sowel as neutrale skepe wat daarvan verdink is dat hulle besig was om oorlogskontrabande te vervoer. Vyandelike skepe wat opgespoor is, was die Duitse skip die "Watussi" op 2 Desember 1939²⁸ asook die Italiaanse skip die "Timavo" op 11 Junie 1940.²⁹ Verder was die lugmag instrumenteel in die opsporing van die Joegoe-Slawiese skip, die "Trigloy" wat ook verdink is. Hierdie skip is op 1 Julie 1940 aangekeer en gedwing om na Kaapstad te vaar.³⁰

-
27. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 260, Lêer B.I.: 16, South African Air Force, A Summary, The growth, duties and difficulties of South African Coastal Air Force, pp. 15 - 16.
 28. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p. 19.
 29. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p. 48.
 30. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, p. 57.

Die posisie van die seeroete om die Kaap sou egter teen 1942 na afloop van die veldtog in Italiaans-Oos-Afrika van groter belang word, veral met die toetrede van Japan tot die oorlog.

Die besetting van Madagaskar

Die verowering van dié eiland in die Indiese Oseaan moet gesien word teen die agtergrond van militêre gebeure in Europa en die Verre Ooste teen die einde van 1941, en die gevare wat hierdie gebeure vir die seeroete om die Kaap ingehou het. In die S.A. Lugmag Goue Jubileumgedenkboek word die militêre toestand in die Indiese Oseaan baie duidelik geskets en volledigheidshalwe word dié deel net so aangehaal. "Op 7 Desember 1941 het die Japanse Lugmag die Amerikaanse Vloot by Pearl Harbour 'n ernstige knou toegedien en gesterk deur hulle welslae, het die Japanners voortgegaan om Hong Kong, die Maleise Skiereiland, die Fillipyne, Singapoer (die toenmalige Nederlands-Oos-Indië) en die Andaman-eilande te beset. Hiermee het Japan ook tot die oorlog teen die Geallieerde magte toegetree. In beheer van die suidwestelike Stille Oseaangebied aan die begin van 1942, het Japan sy voelers geleidelik weswaarts begin uitsteek. Die samesmelting van die Japanse en die alreeds teenwoordige vyandelike magte in die Midde-Ooste het 'n skrikwekkende moontlikheid geword.



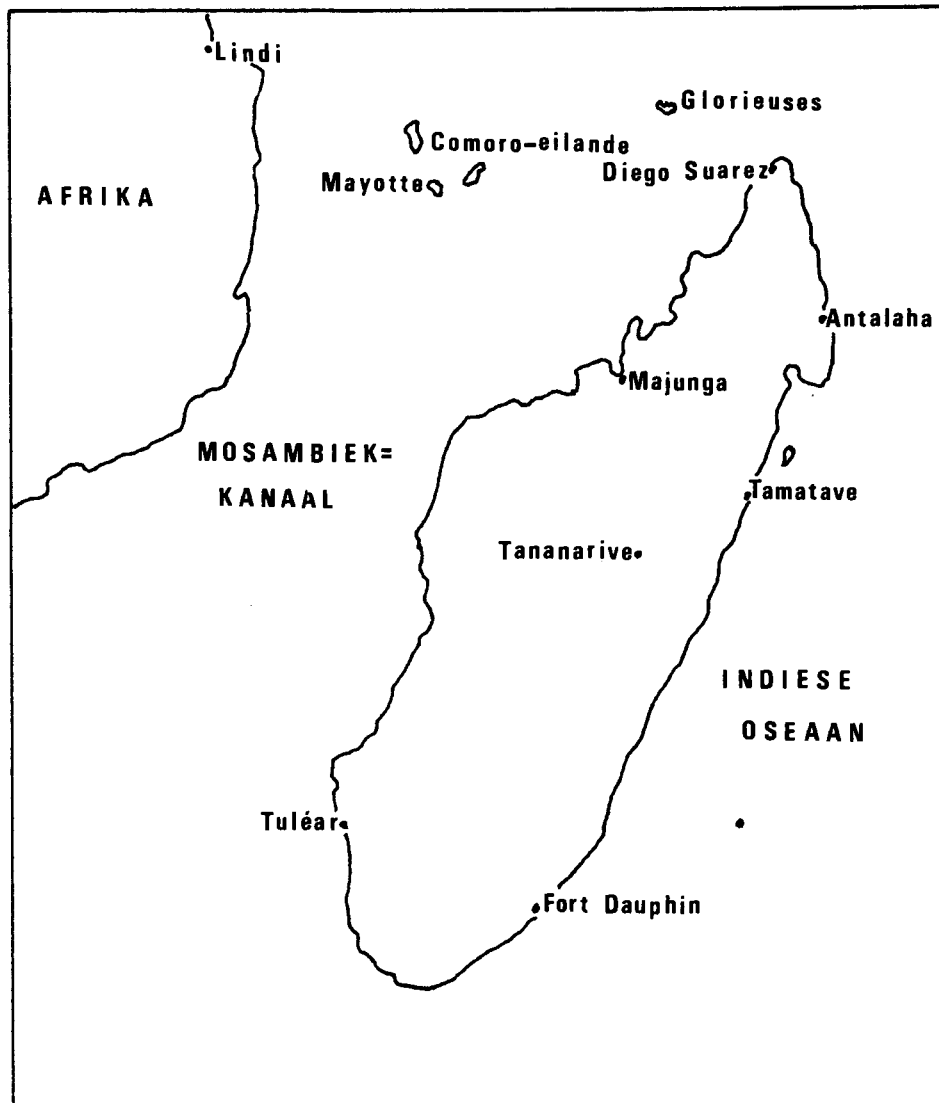
Daarbenewens het die skepe, wat die Geallieerde magte in die Midde-Ooste en Indië van voorrade voorsien het, die roete om die Kaap gevolg. Indien die Japanners h vasstrapplek in die Indiese Oseaan kon kry, byvoorbeeld op Madagaskar, sou Japanse duikbote en vliegtuie h ernstige bedreiging vir hierdie belangrike Geallieerde verbindingskanaal inhou."³¹

In die lig van bogenoemde situasie is dit te verstane dat Madagaskar op strategiese gebied uiters belangrik geword het, veral die hawe Diego Suarez. In hierdie verband skryf kommandeur Kenneth Edwards van die Britse Vloot in 1945, "At the northern tip of Madagascar the fine land-locked harbour of Diego Suarez, then held by the Vichy French, dominated the thousands of miles of sea to its north and east. Had a determined enemy seized possession of this base he could have caused immense harm to our shipping throughout the Indian Ocean."³²

-
31. Kenneth A. Maxwell, John M. Smith: S.A. Lugmag Goue Jubileumgedenkboek, p. 46.
32. Kenneth Edwards: Seven Sailors, p. 204.

Dit is om dié rede dat die Geallieerde magte in 1942 besluit het om Madagaskar met sy groot hoeveelheid natuurlike inhamme en vier vliegvelde³³ te beset.

MADAGASKAR



Vergelyk J.E.H. Grobler: "Die Geallieerde besetting van Madagaskar in 1942 (deel 2): Die konsolidasietydperk, Mei - Augustus 1942" Militaria 8/1, 1978, p. 42

33. Kenneth A. Maxwell, John M. Smith: S.A. Lugmag Goue Jubileumgedenkboek, p. 45.

Die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag in die besetting van Madagaskar.

Reeds voor die Geallieerde besetting van Madagaskar in Mei 1942 het Maryland-bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag op 1 Maart en weer op 12 April 1942³⁴ geheime sendings vanaf Oos-Afrika onderneem om lugfoto's van Diego Suarez te neem.³⁵ Hierdie foto's was dan ook van groot waarde vir die Geallieerde invalsmag onder generaal-majoor R.G. Sturges wat oor die Britse seesoldate bevel gevoer het,³⁶ asook die bevelvoerder van die Britse Vloot, die Suid-Afrikaans gebore³⁷ skout-by-nag, sir E.N. Syfret.³⁸

Met die Japannese aanval op Pearl Harbour op 7 Desember 1941 was die eenhede van die Suid-Afrikaanse Lugmag wat met kuspatroliepligte belas was, nog steeds met Anson-vliegtuie toegerus.³⁹

34. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer XVII, The S.A.A.F. in Madagascar, p. 2.

35. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5/A/i, S.A.A.F. Contribution to Union Year Book, 1939 - 1946, Madagascar.

36. Kenneth Edwards: Seven Sailors, p. 204.

37. Kenneth Edwards: Seven Sailors, p. 198.

38. Kenneth Edwards: Seven Sailors, p. 204.

39. H.J. Martin and Neil D. Orpen: South Africa at War, p. 169.

As gevolg van vertoë van generaal Smuts en generaal Van Ryneveld⁴⁰ tot die Britse regering, sou die Suid-Afrikaanse Lugmag Ventura-bomwerpers ontvang. Tot tyd en wyl hierdie vliegtuie ontvang is, het die Suid-Afrikaanse Lugmag na Beaufort-bomwerpers oorgeskakel.⁴¹

Op 3 Mei 1942 is 32-, 36- en 37-Vlug van die Suid-Afrikaanse Lugmag aangesê om na Lindi in Tanganjika (Tanzanië) te vertrek.⁴² 32-Vlug wat met Maryland-bomwerpers toegerus was, asook 36- en 37-Vlug met hulle Beaufort-vliegtuie⁴³ het op 5 Mei in Lindi aangekom⁴⁴ waar hulle sou wag om na Madagaskar te vertrek.⁴⁵ Op pad na Lindi het twee Beaufort-vliegtuie egter neergestort⁴⁶ wat 'n aanduiding was van wat daar vir

-
40. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 376, The S.A. Air Force, Vol. IV, pp. 136 - 137.
41. H.J. Martin and Neil D. Orpen: South Africa at War, pp. 169 - 170.
42. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer XVII, The S.A.A.F. in Madagascar, p. 2.
43. Kenneth A. Maxwell, John M. Smith: S.A. Lugmag Goue Jubileumgedenkboek, p. 46.
44. Kenneth A. Maxwell, John M. Smith: S.A. Lugmag Goue Jubileumgedenkboek, p. 46.
45. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer XVII, The S.A.A.F. in Madagascar, p. 2.
46. Kenneth A. Maxwell, John M. Smith: S.A. Lugmag Goue Jubileumgedenkboek, p. 46.

die Suid-Afrikaners te wagte was, aangesien hierdie vliegtuie heelwat probleme in Madagaskar sou oplewer.

Die vliegtuie van die Suid-Afrikaanse Lugmag was egter nie bestem om oor 'n lang tydperk in Madagaskar diens te doen nie,⁴⁷ aangesien daar verwag is dat die Britse Lugmag hulle met 'n eskader Lysander-vliegtuie sou vervang.⁴⁸ Groot was die ontnugtering egter toe slegs ses, in plaas van 'n eskader Lysander-vliegtuie, op 29 Mei 1942 hulle opwagting in Madagaskar gemaak het.⁴⁹ Daar is derhalwe besluit om die Suid-Afrikaanse vliegtuie vir 'n onbepaalde tyd in Madagaskar te hou⁵⁰ en die drie vlugte is saamgegroepeer en na No. 20 Eskader verdoop.⁵¹

Die neem van lugfoto's, die uitvoering van verkenningsvlugte oor land, asook duikbootjagpatrollies,⁵² het sedert 12 Mei 1942, die

-
47. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer XVII, The S.A.A.F. In Madagascar, p. 2.
48. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer XVII, The S.A.A.F. in Madagascar, p. 2.
49. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer XVII, The S.A.A.F. In Madagascar, p. 2
50. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer XVII, The S.A.A.F. in Madagascar, p. 2.
51. Kenneth A. Maxwell, John M. Smith: S.A. Lugmag Goue Jubileumgedenkboek, p. 47.
52. J.E.H. Grobler: "Die Geallieerde Besetting van Madagaskar in 1942 (Deel 2): Die Konsolidasietydperk, Mei-Augustus 1942!" In Militaria 8/1, 1978, p. 47.



meeste van die Suid-Afrikaanse eskader se tyd in beslag geneem, terwyl aanvalle op vyandelike stellings en vliegvelde nie agterweë gelaat is nie.

Die veldtog in Madagaskar het voortgesloer en uiteindelik het die Franse op 6 November 1942 gekapituleer, "...exactly six months and one minute after the opening of hostilities. The position becomes clearer when it is realized that, according to French regulations, officials who have been six months in the field are entitled to extra pay and accelerated promotion."⁵³

Gedurende hierdie veldtog het die vliegtuie van die Suid-Afrikaanse Lugmag 401 krygsvlugte onderneem⁵⁴ terwyl ses Beaufort- en een Maryland-vliegtuig as gevolg van vyandelike optrede en masjienprobleme neergedwing is.⁵⁵

Weliswaar doen die vraag homself voor of die Suid-Afrikaanse Lugmag 'n betekenisvolle bydrae tot hierdie veldtog gelewer het, veral in die lig daarvan dat die grootste deel van die vyandelike lugmag, bestaande uit 17 Morane 406-vegvliegtuie en tien Potez 63-bomwerpers,⁵⁶ reeds deur die Britse taakmag voor die koms

53. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer XVII, The S.A.A.F. in Madagascar, p. 9.

54. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5/A/i, S.A.A.F.: Contribution to Union Year Book, 1939 tot 1946, Madagascar.

55. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 370, Lêer XVII, The S.A.A.F. in Madagascar, p. 9.

56. Kenneth A. Maxwell, John M. Smith: S.A. Lugmag Goue Jubileumgedenkboek, p. 46.

van die Suid-Afrikaners, vernietig was.

Daar moet egter gewaak word daarteen om die bydrae van die Suid-Afrikaanse Lugmag teen die agtergrond van hulle optrede teen 'n vyandelike lugmag te meet. Hulle bydrae behoort eintlik gesien te word daarin dat hulle meegewerk het tot die ontsegging van 'n uiters belangrike strategiese gebied vir die vyandelike magte, in 'n stadium toe die Britse Lugmag nie daartoe in staat was nie.

Die jare 1942 tot 1945

Die oorlog in die oseane aan die suidpunt van Afrika gedurende die jare 1942 tot 1945, word veral deur die duikbootoffensief aan die kant van die Spilmoondhede teen Geallieerde skeepvaart gekenmerk. Vanaf Maart 1942 tot Februarie 1945 is 140 Geallieerde skepe (139 vragskepe en een oorlogskip) binne 1 800 kilometer van die Suid-Afrikaanse kusgebied tot sink gebring.⁵⁷ 133 van hierdie skepe was slagoffers van Duitse, Japannese en Italiaanse duikbote.⁵⁸

-
57. L.C.F. Turner, H.R. Gordon-Cumming, J.E. Betzler: War in the Southern Oceans, kaart aan agterste omslag.
58. L.C.F. Turner, H.R. Gordon-Cumming, J.E. Betzler: War in the Southern Oceans, kaart aan agterste omslag.



In onderstaande grafiese voorstelling van die Geallieerde verliese in genoemde tydperk,⁵⁹ is dit duidelik dat hierdie offensief veral gedurende die tydperk Junie 1942 tot Augustus 1943 op sy hewigste was.

Skeepsverliese binne 1 800 kilometer van die
Suid-Afrikaanse kus



59. L.C.F. Turner, H.R. Gordon-Cumming, J.E. Betzler:
War in the Southern Oceans, pp. 268 - 269.

Aanvanklik is die duikbootoffensief deur Japannese duikbote in Junie en Julie 1942 van stapel gestuur.⁶⁰ Vanaf Oktober 1942 was dit veral Duitse duikbote wat die see-oorlog alhier voortgesit het.⁶¹

Van die meer as 30 vyandelike duikbote wat in hierdie waters operasioneel opgetree het, is slegs drie as gevolg van Geallieerde optredes vernietig.⁶² Van hierdie totaal is slegs een, naamlik U-197, deur 'n Catalina-vliegtuig van die Britse Lugmag, wat by St. Lucia gestasioneer was, vernietig.⁶³

In die lig van bogenoemde feite wil dit voorkom asof die S.A. Lugmag in hierdie jare nie veel gedoen het om die Kaapse seeroete te beskerm nie. Dié indruk word verder versterk deur 'n uitspraak wat gemaak is toe die Geallieerde skeepvaart in Oktober en November 1942 hoë verliese gely het. Van die S.A. Lugmag se lugdekking is gesê dat dit "limited

60. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 220, U-Boat operations of the Axis Powers in S.A. Waters, pp. 7 - 8.

61. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 220, U-Boat operations of the Axis Powers in S.A. Waters. Vir die verloop van die see-oorlog in Suid-Afrikaanse waters vergelyk L.C.F. Turner, H.R. Gordon-Cumming, J.E. Betzler: War War in the Southern Oceans.

62. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 220, U-Boat operations of the Axis Powers in S.A. Waters, pp. 13, 21, 37.

63. H.J. Martin and Neil D. Orpen: South Africa at War, p. 278.

air cover" was en "what there was available was untrained."⁶⁴

Daar moet egter daarteen gewaak word om die lugmag se rol in die see-oorlog as onbeduidend af te maak. Weliswaar het die Suid-Afrikaanse Lugmag 'n tekort aan goettoegeruste vliegtuie ondervind om hierdie seeroete effektief te patrolleer. Die Anson-, Beaufort en selfs uitgediende Hartbees-vliegtuie⁶⁵ wat deur die Suid-Afrikaanse Lugmag gebruik is om die kus te patrolleer was nie alleen te min nie, maar ook nie ten volle geskik vir hierdie rol nie. Dat die lugmagpersoneel verbonde aan maritieme operasies 'n gebrek aan ervaring in hierdie tipe oorlogvoering gehad het, lei ook geen twyfel nie. Hierdie feit word duidelik onderstreep in die verslae aangaande aanvalle wat vliegtuie op vyandelike duikbote uitgevoer het.⁶⁶

Daar moet egter in gedagte gehou word dat die Geallieerde skepe wat binne 1 800 kilometer van die Suid-Afrikaanse kus gedurende die jare 1942 tot 1945 tot sink gebring is, slegs 1,3 persent uitmaak van die aantal kusvaarders en oseaanskepe wat Kaapstad in hierdie tydperk aangedoen het.⁶⁷ Die uitspraak dat

64. L.C.F. Turner, H.R. Gordon-Cumming, J.E. Betzler: War in the Southern Oceans, p. 203.

65. James A. Brown: Eagles Strike, p. 395.

66. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 53, Lêer AE/7/B, Coastal Squadrons, Sightings, attacks and Results.

67. L.C.F. Turner, H.R. Gordon-Cumming, J.E. Betzler: War in the Southern Oceans, pp. 254 en 258.

die lugpatrollies van die Suid-Afrikaanse Lugmag "definitely curtailed the activities of the U-Boats ..." ⁶⁸ is dus nie oordrewe nie en die lugmag het hulle rol as "a watching force" in die see-oorlog tot uitvoer gebring.

2. LUGVERVOER

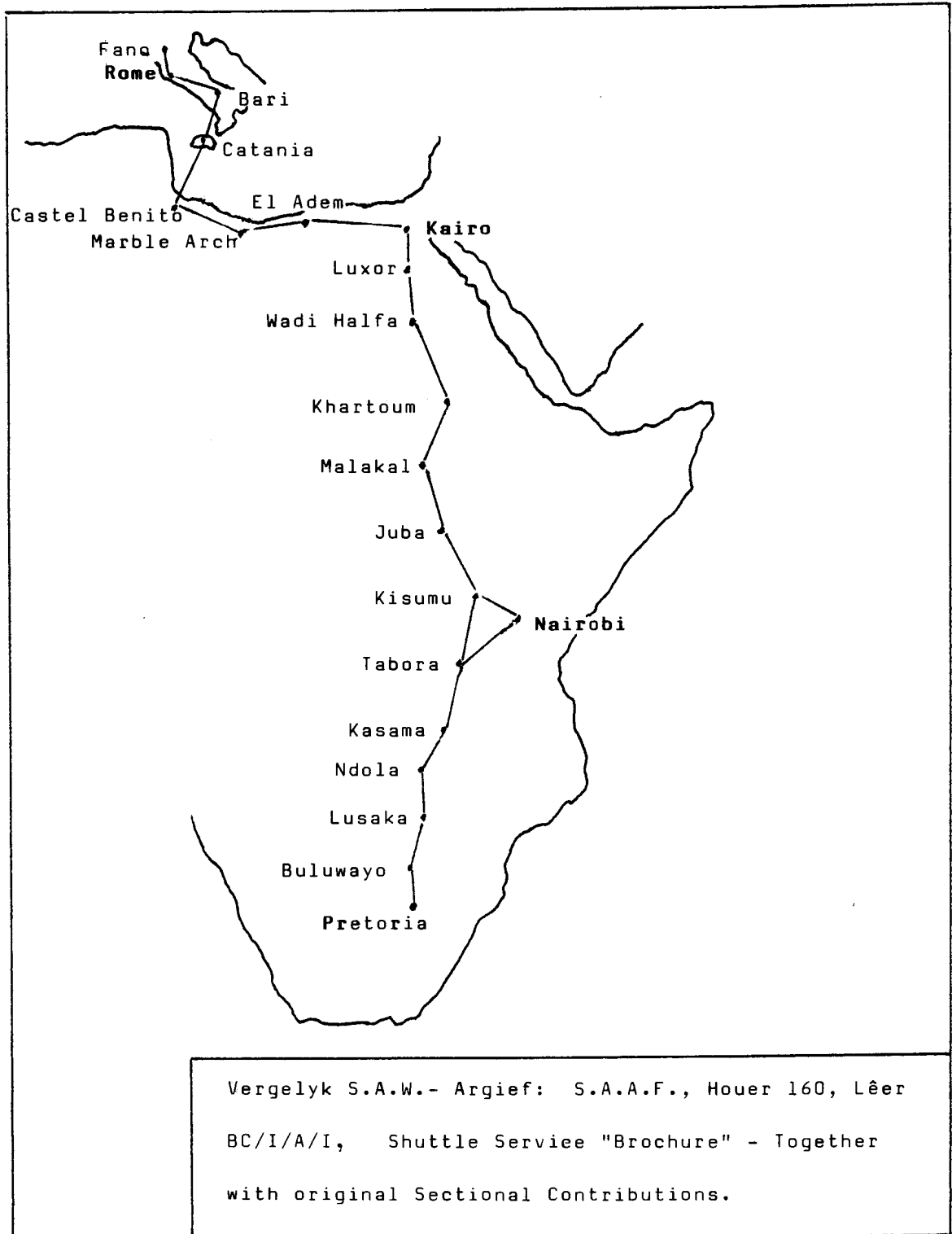
Alhoewel die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag in die Tweede Wêreldoorlog deur die bydrae van hulle vegvliegtuie, vegterbomwerpers, verkenningsvliegtuie en bomwerpers gekenmerk word, moet die rol van hulle eskaders belas met vervoer van voorrade en personeel, nie gering geskat word nie. Waar hierdie diens aanvanklik tot Oos-Afrika beperk was, ⁶⁹ het dit aan die einde van die oorlog tot in Italië gestrek.

68. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 53, Lêer I/B/3,
U-Boats, p. 1.

69. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 160, Lêer BC/I/A/I.
Shuttle Service "Brochure" - Together with original Sectional
Contributions, p. 3.



LUGROETE NA ITALIË



Sedert die uitbreek van die oorlog tot aan die einde van Februarie 1945, was die Suid-Afrikaanse Lugmag se heen-en-weerdiens vanaf Pretoria na die Noorde verantwoordelik vir die vervoer van 53 126 passasiers en 1 491 ton voorrade.⁷⁰ In hierdie hele tydperk was daar ook slegs een noodlottige ongeluk naamlik op 19 Desember 1942, toe 'n Lodestar-vliegtuig met twaalf insittendes waaronder generaal Dan Pienaar, in die Victoriameer neergestort het pas nadat dit van Kisumu opgestyg het.⁷¹ (Dit moet egter genoem word dat hierdie vlug nie deel van die normale heen-en-weerdiens uitgemaak het nie.)⁷²

Afgesien van die heen-en-weerdiens tussen Suid-Afrika en Europa, het Nos. 28 en 44 Eskaders in die Middellandse Seegebied meer as 100 000 passasiers en 15 000 ton voorrade vervoer.⁷³ Verder moet ook in gedagte gehou word dat die Suid-Afrikaanse Lugmag verantwoordelik was vir die repatriasie van meer as 60 000 Suid-

-
70. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 160, Lêer BC/I/A/I, Shuttle Service "Brochure" - Together with original Sectional Contributions, p. 14.
71. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 160, History of the development of S.A.A.F. Shuttle Service, Union-North, p. 3.
72. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 160, History of the development of S.A.A.F. Shuttle Service, Union-North, p. 3.
73. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, Manuscript of LT. A.C. Parker's History of S.A.A.F. (Appeared in August copy '45 of Libertas), p. 17.

Afrikaanse soldate na afloop van die oorlog na Suid-Afrika.⁷⁴

Dit was 'n taak wat op sigself uitsonderlik was as die volgende gepaardgaande probleme in gedagte gehou word.

In die eerste plek moes genoegsame brandstof by die verskillende landingsvelde geberg word om die lugbrug glad te laat verloop.⁷⁵

Verder moes daar daaglik aan 3 660 manskappe kos en verversings voorsien word sowel as akkommodasie waar daar oornag is.⁷⁶

Hierdie taak is egter suksesvol afgehandel en soldate kon heelwat vroeër na Suid-Afrika terugkeer as wat andersins die geval sou gewees het.

74. H.J. Martin and Neil D. Orpen: South Africa at War, p. 345.

75. H.J. Martin and Neil D. Orpen: South Africa at War, p. 341.

76. H.J. Martin and Neil D. Orpen: South Africa at War, p. 345.



EVALUERING

Getrou aan hulle leuse - PER ASPERA AD ASTRA (deur stryd tot oorwinning) - het die Suid-Afrikaanse Lugmag gedurende die jare 1939 tot 1945 uiteindelik as oorwinnaars uit die stryd getree. Oorwinnaars in 'n stryd wat nie alleen teen die verskillende vyandelike lugmagte gevoer is nie, maar ook 'n stryd om aan al die vereistes wat daar aan 'n lugmag gestel is, te voldoen.

In die onderskeie oorlogsteaters waar die Suid-Afrikaanse Lugmag deel van die Geallieerde lugmagte gevorm het, het hulle 'n belangrike rol gespeel om nie alleen lugsuperioriteit te bekom nie, maar om dit ook te behou. In hierdie proses het hulle ook die agting van lede van die Geallieerde lugmagte afgedwing soos duidelik deur die volgende woorde van lugmaarskalk A.W. Tedder weerspieël word: "Your boys, whether fighter pilots, bomber crews, recce crews or those magnificent ground staff men who get so much of the work and so little of the glory, maintained an effort which, had I been asked before, I should have said was quite beyond the bounds of human endeavour."¹

Verder is dit uit hierdie ondersoek duidelik dat hierdie lugmag nie alleen 'n belangrike rol ten opsigte van lugsuperioriteit gespeel het nie, maar ook betreffende hulle ondersteuning aan die

1. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, Manuscript of LT. A.C. Parker's History of S.A.A.F. (Appeared in August copy '45 of Libertas), p. 9.

landmagte in Oos- en Noord-Afrika, Madagaskar en die Middellandse Seegebied.

In hierdie verband dink ons aan die rol wat die lugmag in Italiaans-Oos-Afrika gespeel het om die Geallieerde landmagte se opmars in die suide en die noorde by te staan. In Noord-Afrika was dit weer eens die Suid-Afrikaanse Lugmag wat hulle uitmuntend van hulle taak gekwyt het, in veral die tydperk van die Geallieerde terugval na El Alamein tot die finale vyandelike oorgawe in 1943. In Italië, waar die Suid-Afrikaanse Lugmag tot volle wasdom gekom het, is die sukses van hulle aanvalle op vyandelike toevoerlinies deur die bevelvoerder van Tactical Air Force, generaal John K. Cannon as "...one of the main contributory factors to the enemy's defeat"² beskryf.

Aan die einde van die oorlog het vise-lugmaarskalk R.M. Foster hom soos volg oor die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag uitgelaat:

"The part played by the Desert Air Force in the total defeat of the enemy on the Italian front has been a notable one, and the S.A.A.F. squadrons of this command have taken their full share in these most successful operations. The number of decorations won by S.A.A.F. aircrews testifies to their gallantry and to the excellence of their work. I have been

2. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, Manuscript of LT. A.C. Parker's History of S.A.A.F. (Appeared in August copy '45 of Libertas), p. 13.

most happy to have these squadrons under my command, and I can assert with absolute conviction that there are no finer squadrons with the Allied Air Force, and that no squadrons could have done better than they have done".³

Namate die Tweede Wêreldoorlog voortgeduur het, het die Suid-Afrikaanse Lugmag nie in grootte en slaankrag gestagneer nie, maar het eerder op hierdie gebied 'n geweldige ontwikkeling getoon.

Waar die Suid-Afrikaanse Lugmag in Desember 1941 'n personeelsterkte van 3 248 lede in die Midde-Ooste gehad het,⁴ het hierdie getal teen Mei 1944 meer as verdubbel, toe die getalsterkte op 8 003 lede te staan gekom het, waarvan 5 683 Blankes en 2 320 Nie-blankes was.⁵ 'n Maand later, het die Suid-Afrikaanse Lugmag 'n personeelsterkte van 12 677 lede gehad, waarvan 10 228 Blankes was, terwyl die getal Nie-blankes op 2 449 te staan gekom het.⁶ In Maart 1945 het die Suid-Afrikaanse Lugmag in totaal 18 369 lede in die Middellandse Seegebied en Europa gehad,

-
3. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 242, Lêer FB/3/D, Message from Air Vice Marshall R.M. Foster A.O.C., D.A.F. re part played by S.A.A.F. Squadrons in D.A.F. (Also order of Fly Past by D.A.F. Wings May 28th '45).
 4. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5/A, The South African Air Force - A Brief History of Facts and Figures, p. 3.
 5. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5/A, The South African Air Force - A Brief History of Facts and Figures, p. 3.
 6. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5/A, The South African Air Force - A Brief History of Facts and Figures, p. 3.

waarvan 15 723 Blankes was en 2 646 Nie-blankes.⁷

Die groei van die Suid-Afrikaanse Lugmag, word ook in die aantal vliegtuig=
eskaders weerspieël. In April 1941 was daar slegs twee Suid-Afrikaanse
eskaders in die Midde-Ooste,⁸ terwyl hierdie getal aangegroei het om
met die Slag van El Alamein, op tien te staan te kom.⁹ In Januarie
1944 het die aantal eskaders in Italië, Europa en die Middellandse See=
gebied aangegroei tot sestien,¹⁰ terwyl daar in September 1944, nie minder
as 27 eskaders in hierdie gebied diens verrig het.¹¹

Met so 'n geweldige uitbreiding wat die personeel aanbetref, moes die
Suid-Afrikaanse Lugmag nie alleen oor genoegsame opleidingsprogramme
en fasiliteite beskik nie, maar daar moes ook 'n infrastruktuur vir die
beheer en organisasie geskep word.

-
7. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5/A, The South African Air Force - A Brief History of Facts and Figures.
 8. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Schedule of S.A.A.F. (Flying) Units, pp. 1 en 2.
 9. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5/A, The South African Air Force - A Brief History of Facts and Figures, p. 3.
 10. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5/A, The South African Air Force - A Brief History of Facts and Figures, p. 3.
 11. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5/A, S.A.A.F. contribution to Union Year Book 1939 - 1946, Bylae: Introduction to Mediterranean Campaign after May 1943, p. 1.

Opleidingsprogram en -fasiliteite van die Suid-Afrikaanse Lugmag

Wat die eerste van hierdie aspekte, naamlik die opleidingsprogram en -fasiliteite betref, is daar reeds vroeg in die oorlog tot die besef geraak dat hierdie arm van die Unie-Verdedigingsmag ten alle koste ontwikkel en uitgebrei moes word. Derhalwe is daar op 'n dinamiese opleidingsprogram in samewerking met die Britse Lugmag besluit.¹² Hierdie program wat as die "Joint Air Training Scheme" bekend sou staan, is alreeds op 1 Augustus 1940 in Suid-Afrika van stapel gestuur.¹³ Hierdie skema het nie alleen voorsiening gemaak vir die opleiding van Suid-Afrikaanse Lugmag= personeel nie, maar ook vir die opleiding van Britse vlieëniers, navigators, boordskutters, ambagslui en dies meer.¹⁴

Met die aankoms in Suid-Afrika op 7 Oktober 1940 van vise-lugmaarskalk M.B. Frew wat as Direkteur van Opleiding sou optree,¹⁵ het hierdie program van krag tot krag gegaan met

-
12. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, Manuscript of Lt. A.C. Parker's History of S.A.A.F. (Appeared in August copy '45 of Libertas), p. 2.
 13. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, Manuscript of Lt. A.C. Parker's History of S.A.A.F. (Appeared in August copy '45 of Libertas), p. 2.
 14. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, Manuscript of Lt. A.C. Parker's History of S.A.A.F. (Appeared in August copy '45 of Libertas), p. 2.
 15. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, Manuscript of Lt. A.C. Parker's History of S.A.A.F. (Appeared in August copy '45 of Libertas), p. 2.

die gevolg dat daar aan die einde van 1941, reeds 956 opgeleide Suid-Afrikaanse vlieëniers was¹⁶ en ook 1 709 vliegtuie wat vir opleiding en operasionele vlugte langs die Suid-Afrikaanse kus en in Oos- en Noord-Afrika gebruik is.¹⁷

Teen die einde van 1942 het die Suid-Afrikaanse Lugmag 2 349 opgeleide vlieëniers gehad,¹⁸ terwyl die aantal vliegskole van ses tot agtien vermeerder het.¹⁹ In Mei 1943 was die opleiding van vlieëniers om in die Suid-Afrikaanse Lugmag se eie behoeftes te voorsien, reeds so gevorderd, dat die Suid-Afrikaanse regering 600 opgeleide vlieëniers aan die Britse Lugmag vir sekondering kon aanbied.²⁰ Aan die einde van Mei 1944, het die Suid-Afrikaanse

-
16. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, Manuscript of Lt. A.C. Parker's History of S.A.A.F. (Appeared in August copy '45 of Libertas), p. 2.
 17. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, Manuscript of Lt. A.C. Parker's History of S.A.A.F. (Appeared in August copy '45 of Libertas), p. 2.
 18. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, Manuscript of Lt. A.C. Parker's History of S.A.A.F. (Appeared in August copy '45 of Libertas), p. 2.
 19. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, Manuscript of Lt. A.C. Parker's History of S.A.A.F. (Appeared in August copy '45 of Libertas), p. 2.
 20. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, Manuscript of Lt. A.C. Parker's History of S.A.A.F. (Appeared in August copy '45 of Libertas), p. 2.

Lugmag 3 462 opgeleide vlieëniers²¹ en 4 460 vlieguie gehad wat vir opleiding en operasionele vlugte lokaal en oorsee gebruik is.²²

Dit was egter nie alleenlik Suid-Afrikaanse Lugmagpersoneel wat hulle opleiding alhier ontvang het nie, maar ook veral personeel verbonde aan die Britse Lugmag. So is daar van die begin van die oorlog tot in November 1944, afgesien van die groot aantal ambagslui, navigators en boordskutters, 5 073 vlieëniers en 385 instrukteurs in Suid-Afrika opgelei.²³

Dat die opleiding wat die lugmagpersoneel aanvanklik in 1941 ontvang het, nie heeltemal aan die vereistes wat aan hulle onder operasionele omstandighede gestel is, voldoen het nie, ly geen twyfel nie. Hierdie feit word duidelik in verslae tussen die bevelvoerder van No. 233 Operasie-opleidingseenheid in Egipte, vleuelkommandeur Jack Roulston, die bevelvoerder van No. 21 Eskader van die Suid-Afrikaanse Lugmag, luitenant-kolonel J.D. Pretorius, en die senior administratiewe offisier van die Suid-Afrikaanse Lugmag, luitenant-kolonel W.H. Hingeston, weerspieël.²⁴

-
21. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, Manuscript of Lt. A.C. Parker's History of S.A.A.F. (Appeared in August copy '45 of Libertas), p. 2.
 22. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, Manuscript of Lt. A.C. Parker's History of S.A.A.F. (Appeared in August copy '45 of Libertas), p. 2.
 23. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 3, Lêer AA/5/A, Chronology of S.A.A.F. War Effort prepared for broadcasting, Bylae: Training, n.p.
 24. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 87, S.A.A.F. Admin. Headquarters, Middle East War Diary April - December 1941, pp. 13388 - 13393.

Volgens hierdie verslae, was die belangrikste tekortkoming in die Suid-Afrikaanse Lugmag se mondering, die feit dat hulle nie genoegsame praktiese ervaring opgedoen het voordat hulle aan operasionele vlugte deelgeneem het nie.²⁵ Hierdie verstaanbare tekortkominge het egter, namate meer vliegtuie vir opleiding beskikbaar geword het, in so 'n mate verbeter dat vise-lugmaarskalk M.B. Frew by geleentheid met genoegdoening kon verklaar: "The most gratifying aspect of the Joint Air Training Scheme has been the Air Ministry's assessment of the aircrews from the Union. They are classed as 'first-class', and in these days of precision bombing that is praise indeed."²⁶

Beheer en organisasie

In die eerste hoofstuk van die studie is gewys op die outokratiese manier waarop die Hoof van die Generale Staf, sir Pierre van Ryneveld, die Suid-Afrikaanse Lugmag bestuur het. Sy onvermoë of onwil om sy magte en pligte te delegeer, het die Lugmag 'n strakke en lompe struktuur gegee waar daar weinig sprake van soepelheid was. Teenoor Van Ryneveld se stelsel het die Britse Lugmag duidelik gedefinieerde substrukture van administratiewe, tegniese en operasionele afdelings gehad wat aan

-
25. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 87, S.A.A.F. Admin. Headquarters, Middle East War Diary April - December 1941, p. 13389.
26. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 4, Lêer AA/5, Manuscript of Lt. A.C. Parker's History of S.A.A.F. (Appeared in August copy '45 of Libertas), p. 3.



hulle 'n doeltreffende infrastruktuur besorg het.

Gedurende die Tweede Wêreldoorlog het die verskillende eenhede van die Suid-Afrikaanse Lugmag onder bevel van die Britse Lugmag gestaan. Hierdie samewerking het 'n totale transformasie in die organisatoriese opset van die Suid-Afrikaanse Lugmag teweeggebring aangesien die effektiwiteit van die Britse stelsel nie vir die Suid-Afrikaners verlore gegaan het nie. "Close integration of staffs, instructional methods and general organization with the RAF had left the SAAF with a legacy of knowledge and experience of inestimable value."²⁷

Wanneer al die genoemde feite van die Suid-Afrikaanse Lugmag se optredes in ag geneem word, is dit duidelik dat die lugmag aan die verskillende vereistes wat aan hulle gestel is, voldoen het. Teen die einde van die oorlog kon generaal C.J. Venter, Direkteur-generaal van die Suid-Afrikaanse Lugmag, met reg sê: "The SAAF has lived up to the best traditions of any Air Force and set an example to South Africa which may be equalled but never surpassed."²⁸

27. H.J. Martin and Neil D. Orpen: South Africa at War, p. 348.

28. H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, p. 445.

B R O N N E L Y S

LITERATUUR

- AGAR-HAMILTON, J.A.I. and TURNER, L.C.F.: The Sidi Rezeg Battles 1941. Cape Town, 1957.
- BLAKE, ARTHUR: Vlieghelde van Suid-Afrika. Kaapstad, 1966.
- BROWN, JAMES A.: A Gathering of Eagles. Cape Town, 1970.
- BROWN, JAMES A.: Eagles Strike. Cape Town, 1974.
- BURGE, C.G. (ed.): The Royal Air Force and the Air Forces of the British Empire Year Book 1938. Aldershot, 1938.
- CHURCHILL, WINSTON S.: The Second World War, Vol. 4, (The Hinge of Fate). London, 1951.
- CUNEO, JOHN R.: The Air Weapon. Harrisburg, 1947.
- CUNEO, JOHN R.: Winged Mars. Harrisburg, 1942.
- DIVINE, DAVID: The Broken Wing. London, 1966.
- DOUHET, GIULIO: The Command of the Air (translated by Sheila Fischer). Roma, 1958.
- EDWARDS, KENNETH: Seven Sailors. London, 1945.
- FONTAINE, ANDRÉ: History of the Cold War (Translated from the French by D.D. Paige). London, 1968.
- GRANT, A.J. and TEMPERLEY, HAROLD: Europe in the Nineteenth and Twentieth Centuries (1789 - 1950). London, 1963.
- GREW, EDWIN SHARPE: European History: Great Leaders and Landmarks from Early to Modern Times, Vol. VI. London, 1920.
- GUEDALLA, PHILIP: Middle East 1940 - 1942. A Study in Air Power. London, 1942.
- HALDER, GENERAL OBERST: Kriegstagebuch, Band II. Stuttgart, 1963.
- HIGHAM, ROBERT: Air Power. London, 1972.

- HOLMES, ARTHUR: Principles of Physical Geology. London, 1966.
- ISAAC, M.L.R.: A History of Europe Since 1870. London, 1982.
- JONES, H.A.: The War in the Air, Vol. 3. Oxford, 1931.
- KLEIN, HARRY: Springbok Record. Johannesburg, 1946.
- KNAPP, WILFRED: A History of War and Peace 1939 - 1965. London, 1967.
- LEWIS, PETER: Squadron Histories, R.F.C., R.N.A.S. and R.A.F. 1912 - 1959. London, 1968.
- LEWIS, PETER: The British Bomber Since 1914. London, 1974.
- MARTIN, H.J. and ORPEN, NEIL D.: Eagles Victorious. Cape Town, 1977.
- MARTIN, H.J. and ORPEN, NEIL D.: South Africa at War. Cape Town, 1979.
- MAXWELL, KENNETH A., SMITH, JOHN M.: S.A. Lugmag Goue Jubileum=gedenkboek. Pretoria, 1970.
- MILLER, CHARLES: Battle for the Bundu. London, 1974.
- MOSLEY, LEONARD: Duel for Kilimanjaro. London, 1963.
- NORMAN, AARON: The Great Air War. London, 1968.
- ORPEN, NEIL: East African and Abyssinian Campaigns. Cape Town, 1968.
- ORPEN, NEIL: War in the Desert. Cape Town, 1971.
- PHELAN, JOSEPH A.: Heroes and Aeroplanes of the Great War 1914-1918. London, 1967.
- POTGIETER, H., STEENKAMP, W., BECKER, D., VOSLOO, L.: Aircraft of the South African Air Force. Cape Town, 1980.
- RICHARDS, DENIS and SAUNDERS, HILLARY ST. G.: Royal Air Force 1939 - 45, Vol. 1 (The Fight at Odds). London, 1953.
- RICHARDS, DENIS and SAUNDERS, HILLARY ST. G.: Royal Air Force 1939 - 45, Vol. 2 (The Fight Avails). London, 1954.

- ROBERTSON, BRUCE: The RAF: A Pictorial History, London, 1978.
- SHEPARD, E. COLSTON: The Air force of To-Day. London, 1938.
- SHORES, CHRISTOPHER: Air Aces. Greenwich, 1983.
- SHORES, C. and RING, H.: Fighters over the Desert. London, 1969.
- SIMMS, EDWARD: The Fighter Pilots. London, 1967.
- TAYLOR, J.W.R.: A History of Aerial Warfare. London, 1974.
- TEDDER, A.W.: With Prejudice. London, 1966.
- TILL, GEOFFREY: Air Power and the Royal Navy 1914 - 1945. London, 1979.
- TUCKER, E.N. and MCGREGOR, P.M.J.: Per Noctem Per Diem. Pretoria, 1961.
- TURNER, L.C.F., GORDON-CUMMING, H.R., BETZLER, J.E.: War in the Southern Oceans. Cape Town, 1961.
- VON LETTOW-VORBECK, GENERAL: Meine Erinnerungen Aus Ostafrika. Leipzig, 1920.
- WEAL, ELKE, C., WEAL, JOHN A. and BARKER, RICHARD F.: Combat Aircraft of World War Two. London, 1977.
- WEBSTER, CHARLES and FRANKLAND, NOBLE: History of the Second World War - The Strategic Air Offensive Against Germany 1939 - 1945, Vol. 1. London, 1961.
- WREN, JACK: The Great Battles of World War I. London, 1971.

AMPTELIKE PUBLIKASIES

- Annexures to Votes and Proceedings in the House of Assembly, Vol. VI, 1913. Report of General Beyers.
- Estimates of the Expenditure to be defrayed from Revenue Funds. (1919 - 1939).

- Report of the Select Committee on the Union Defence Forces Bill, Vol. II, 1921.
- I.S.O. PLAYFAIR, G.M.S. STITT, C.J.C. MOLONY, S.E. TOOMER: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. I. Her Majesty's Stationery Office, London, 1954.
- I.S.O. PLAYFAIR, F.C. FLYNN, C.J.C. MOLONY, S.E. TOOMER: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. II. Her Majesty's Stationery Office, London, 1956.
- I.S.O. PLAYFAIR, F.C. FLYNN, C.J.C. MOLONY, T.P. GLEAVE: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. III. Her Majesty's Stationery Office, London, 1960.
- I.S.O. PLAYFAIR, C.J.C. MOLONY, F.C. FLYNN, T.P. GLEAVE: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. IV. Her Majesty's Stationery Office, London, 1966.
- C.J.C. MOLONY, F.C. FLYNN, H.L. DAVIES, T.P. GLEAVE: History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. V. Her Majesty's Stationery Office, London, 1966.

ONGEPUBLISEERDE VERHANDELINGE/PROEFSKRIFTE

OBERHOLSTER, ARIE GERHARDUS: Die Randse Staking van 1922. (D. Phil.-proefskrif) Universiteit van Pretoria, 1979.

WANDRAG, N.: Die rol van die Suid-Afrikaanse Lugmag in die bomwerpervegvliegtuig-taktiek van die Geallieerde Lugmag in Noord-Afrika, 1941 - 1943. Universiteit van Pretoria, 1981.

PERIODIEKE PUBLIKASIES

- Air Ministry: A Short history of the Royal Air Force (Air Publications 125).
- The Historical Journal, Vol. 27, 2 June 1942.
- The Marshall Cavendish Illustrated Encyclopedia of World War II, Vol. 2. New York, 1972.

- Militaria 7/4, 1977; 8/1, 1978.
- National News Letter No. 310, Vol. 12, 18 June 1942.
- Purnell's History of the Second World War. London, 1966.
- Reader's Digest Illustrated Story of World War II. Cape Town, 1980.
- Journal of the Royal United Service Institution, No. 570, Vol. XCIII, 1948.
- Journal of the Royal United Service Institution, No. 589, Vol. XCVIII, 1949.
- Time-Life Books: World War II. Canada, 1977.
- Royal United Service Institution, February 1949.

MONDELINGE GETUIENISSE

Inligting van genl. H.J. Martin in 1985 ontvang.

ARGIVALE BRONNE

S.A.WEERMAG - ARGIEF

ARGIEFGROEP: AIR

<u>HOUERNOMMER</u>	<u>LÊERNOMMER</u>	<u>LÊEROPSKRIF</u>
35A	AIR: 32	The Warsaw Supplies Operations

ARGIEFGROEP: AIR "I"

<u>HOUERNOMMER</u>	<u>LÊERNOMMER</u>	<u>LÊEROPSKRIF</u>
17	"I" Air: 18	R.A.F. - M.E. weekly operationa. summaries

ARGIEFGROEP: DC

<u>HOUERNOMMER</u>	<u>LÊERNOMMER</u>	<u>LÊEROPSKRIF</u>
3520	D.A.S.	Operations; S.A. Air Force since Inception, Air Operations March 10th to 15th, 1922.

ARGIEFGROEP: DIRECTOR GENERAL AIR FORCE GP. 2

<u>HOUERNOMMER</u>	<u>LÊERNOMMER</u>	<u>LÊEROPSKRIF</u>
29	24/6/3B	Intelligence, Inlae 3, Tactical and Technical Notes no. 22.
35	24/7/3/3	War Tactics - Operations Italy, Italian Tactics (23rd December 1940).
36	24/7/4	Operations, Operational Tactics - Fighter Aircraft, Vol. 1, Inlae 34, Middle East Tactical Memorandum, No. 6 (Close Escort Tactics).
36	24/7/4	Operations, Operational Tactics - Fighter Aircraft, Vol. 1, Inlae 39, Middle East Tactical Memorandum, No. 12 (Fighter Sweeps).

ARGIEFGROEP: 3 WING

<u>HOUERNOMMER</u>	<u>LÊERNOMMER</u>	<u>LÊEROPSKRIF</u>
10		History of 3 Wing SAAF

ARGIEFGROEP: SAAF

<u>HOUERNOMMER</u>	<u>LÊERNOMMER</u>	<u>LÊEROPSKRIF</u>
1	AA/4/B	Copy of Despatch by Air Chief Marshall, Sir A.M. Longmore, K.C.B., D.S.O., Air Officer Commanding-in-Chief, Royal Air Force, Middle East, Covering period 13th May to 31st December, 1940. (Dated 1.2.1941).
3	AA/5/A	Chronology of S.A.A.F. War Effort prepared for broadcasting.

<u>HOUERNOMMER</u>	<u>LÊERNOMMER</u>	<u>LÊEROPSKRIF</u>
3	AA/5	S.A.A.F. Squadrons Operational at peak period - October, 1944.
4	AA/5	The S.A.A.F. in East Africa and the Middle East: A chronological survey, Period May '40 to May '43.
4	AA/5/A	Schedule of S.A.A.F. (Flying) Units.
4	-	SAAF Chronology Operations North (M.E.F., B.N.A.F., C.M.P.) Period: April 1941 - June 1944.
4	AA/5	Manuscript of Lt. A.C. Parker's History of S.A.A.F. (Appeared in August copy '45 of Libertas).
4	AA/5/A/i	S.A.A.F. Contribution to Union Year Book 1939 - 1946.
4	AA/5/A	The South African Air Force - A Brief History of Facts and Figures.
32	AD/4/B	Details of enemy aircraft casualties in Middle East for period May 1941 to June 1942.
32	AD/4/B	Details of SAAF aircraft casualties in Middle East for period May 1941 to June 1942.
47	AE/3/B	Employment of Boston Aircraft on night operations (No. 3 S.A. Wing).
53	AE/7/B	Coastal Squadrons, Sightings, attacks and Results.
53	I/B/3	U-Boats.

<u>HOUERNOMMER</u>	<u>LÊERNOMMER</u>	<u>LÊEROPSKRIF</u>
63	AE/12/B	Combat Report on attack of Wajir Aerodrome by Two Caproni Bombers.
63	AE/13/12/A	"G.A.F. Activity in the Mediterranean Theatre" - May, 1943 to March, 1944, R.A.F. Review no. 6.
63	AE/13/12/A	"The Axis Air Forces in the Middle East 1940 - 1943", Extract from "R.A.F. Review" no. 3.
94	CA/1	Digest of Air appreciation on Italian East Africa.
160	BC/I/A/I	Shuttle Service "Brochure" - Together with original Sectional Contributions.
160	-	History of the development of S.A.A.F. Shuttle Service. Union-North.
194	CA/1	Digest of Air appreciation on Italian East Africa.
194	CA/1	Extracts from Army Despatches on Abyssinian Campaigns.
194	CA/1	Report on Air Operations conducted independently and in Support of the Royal Navy and Army, during the advance of the Ground Forces from the boundary of British and Italian EAST AFRICA until the occupation of ADDIS ABABA, between 10th Feb. and 5th April 1941, by Air Commodore W. Sowrey.

<u>HOUERNOMMER</u>	<u>LÊERNOMMER</u>	<u>LÊEROPSKRIF</u>
197	CA/10	History of the Eritrean Campaign as carried out by No. 1 Squadron, S.A.A.F..
202	AE/5	Army Co-Operation, Methods of Army Co-operation in Bush Warfare, as practised in the Somaliland and Abyssinian Campaigns.
210	EA/5/B	Brief Squadron Histories, April '41 to February '44. (re Nos. 12, 21 and 24 Squadrons).
210	EA/5/B	"Night Operations by Bostons" - with special reference to 3 Wing - Extract from R.A.F. Review no. 2.
210	EA/5	S.A.A.F. Contribution to Desert and Italian Campaigns.
210	-	"The Boston Tea Party" (The Employment of the Light Bomber).
210	EA/5/B	"The Eighteen Impertubables", (A tribute to Boston Ground-Crews).
231	EB/6	No. 3 Wing SAAF - Extracts from "The SAAF in the Middle East - Important Events".
235	FA/3	S.A.A.F. Operations Mediterranean Area, July - 15 November 1943.
235	FA/3	SAAF contribution to Air Effort in the whole Mediterranean Theatre.
237	FB/1	S.A.A.F. effort in Italy, September 1943 to May 1945.

<u>HOUERNOMMER</u>	<u>LÊERNOMMER</u>	<u>LÊEROPSKRIF</u>
238	FB/1	History of Sicilian Campaign beginning with air attacks on Pantelleria and Lampedusa with special reference to the role played by S.A.A.F. Squadrons May 1943 to Augustu 1943.
239	FB/1/Warsaw	Warsaw Operations in figures.
242	FB/3/D	Message from Air Vice Marshall R.M. Foster A.O.C., D.A.F. re part played by S.A.A.F. Squadrons in D.A.F. (Also order of Fly Past by D.A.F. Wings May 28th '45).
242	FB/3/F	A History of Balkan Air Force (June 1944 to May 1945).
242	-	Supply dropping operations to Polish Home Army by 31 and 34 Squadrons, S.A.A.F., August 13, 1944 - October 16 1944.
242	-	Wartime operations of 2 Wing, S.A.A.F., Operations carried out by 31 Squadron while based at Kilo 40, Egypt.
243	FB/3/F	Proposed disruption of Danube traffic by mine-dropping (Operation Dancer).
281	FC/1/Overall	"Operations in the Aegean - January to Sept. 1943, Extract from "R.A.F. Review" no. 4.



<u>HOUERNOMMER</u>	<u>LÊERNOMMER</u>	<u>LÊEROPSKRIF</u>
281	FC/1/Overall	"Operations in the Aegean - Sept. to Dec. 1943," Extract from R.A.F. Review no. 5.
281	FC/1/Overall	"Operations in the Aegean"- Extract from R.A.F. Review no. 6 - 1st Quarter.
281	FC/1/Islands	S.A.A.F. Operations in the Campaign of the Islands (Pantelleria and Sicily) May 8th - August 19th 1943.
281	FC/1/Cos	The Story of Cos.
282	FC/5/E	"The Glorious First of June". An account of the combined attack on the Enemy Convoy North of Candia Harbour on June 1st 1944.

ARGIEFGROEP: UNION WAR HISTORIES

<u>HOUERNOMMER</u>	<u>LÊERNOMMER</u>	<u>LÊEROPSKRIF</u>
163	Narep-Unfo:17	The Union at War, South African Air Force (Account of SAAF).
170	VII	History of Defence in South Africa 1910 - 1930.
220	-	U-Boat operations of the Axis Powers in S.A. Waters.

<u>HOUERNOMMER</u>	<u>LÊERNOMMER</u>	<u>LÊEROPSKRIF</u>
260	B.I.: 16	South African Air Force, A Summary, The growth, duties and difficulties of South African Coastal Air Force.
211	-	East African Campaign, Despatches from Viceroy, December 1940 - May 1941 (United States' Serial No. 284/A 1179, Translation from Italian).
304	-	Sea Raiders in the 1939 - 45 War.
304	-	The Italian Campaign in Eas Africa 10 June 1940 - 18 May 1941.
320	-	South African Forces in the Second World War.
320	-	The Campaign Against Italian East Africa, Chapter "H", "The Fighting on the Kenya Border", Part 1.
338	-	Merchant Ship Traffic in S.A. Ports.
370	-	East Africa original draft narratives (Air), East Africa, Air operations June - October 1940.
370	14	Italy - Air Narratives (Provisional) Air Strategy in Italy.
370	-	Italy - Air Narratives (Provisional) Operation "Diadem".



<u>HOUERNOMMER</u>	<u>LÊERNOMMER</u>	<u>LÊEROPSKRIF</u>
370	14	Italy - Air Narratives (Provisional) Operation "Strangle".
370	14	Italy - Air Narratives (Provisional) The Battle for Rome.
370	14	Italy - Air Narratives (Provisional) The Invasion of Italy.
370	XVII	The S.A.A.F. in Madagascar.
372	4	S.A.A.F. Operations W W II, S.A.A.F. in Sicily July - August 1943.
373	-	The East African Campaign, S.A. Forces July 1940 to July 1941.
375A	-	The S.A.A.F. in North Africa, Vol. III, The Battle for Egypt 26 May - 3 November 1942.
376	-	The S.A. Air Force, Vol. IV.
379	-	War Diary S.A.A.F., Narrative of Operations in the Middle East, March to July 1941.
379	-	War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941.
379	-	War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, November 1941.

<u>HOUERNOMMER</u>	<u>LÊERNOMMER</u>	<u>LÊEROPSKRIF</u>
379	-	War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, December 1941.

ARGIEFGROEP: WAR DIARIES (SAAF)

<u>HOUERNOMMER</u>	<u>LÊERNOMMER</u>	<u>LÊEROPSKRIF</u>
35	EA/15/A/1	21 Squadron from August to December 1941.
80	EA/1/B/17	Middle East Narrative, (Narrative of S.A.A.F. operations in Middle East March 1941 to May 1943), Vol. VI, July - September 1942.
81	EB/1/B/7	Middle East Narrative, (Narrative of S.A.A.F. operations in Middle East March 1941 to May 1943), Vol. IX, April - 13 May 1943, End of Campaign.
87	-	S.A.A.F. Admin. Headquarters, Middle East War Diary April - December 1941.
91	WD.AIR: 86	Narrative, Shortname; SAFNAR. Vol. 3, April 1942, May 1942, June 1942, Narrative of South African Air Force operations in Middle East.



<u>HOUERNOMMER</u>	<u>LÊERNOMMER</u>	<u>LÊEROPSKRIF</u>
92	WD.AIR: 87	South African Air Force Narrative, Vol. 4, July 1942, August 1942, September 1942.
93	WD.AIR: 88	South African Air Force Narrative, Vol. 5, October 1942, November 1942, December 1942.
96	WD.AIR: 91	S.A.A.F. Operations in the Mediterranean.