



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 leërwerkvlvliegtuie 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

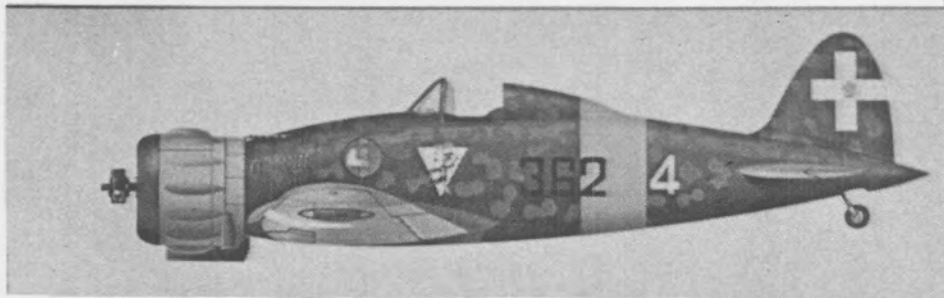
Die Italiaanse Lugmag het ook 'n relatiewe klein lugmag-komponent in Noord-Afrika gehad. Van die meer as 1 500 vliegtuie wat hy gehad het, is slegs ongeveer 300 vliegtuie tot die beskikking van die magte in Noord-Afrika gestel.³

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

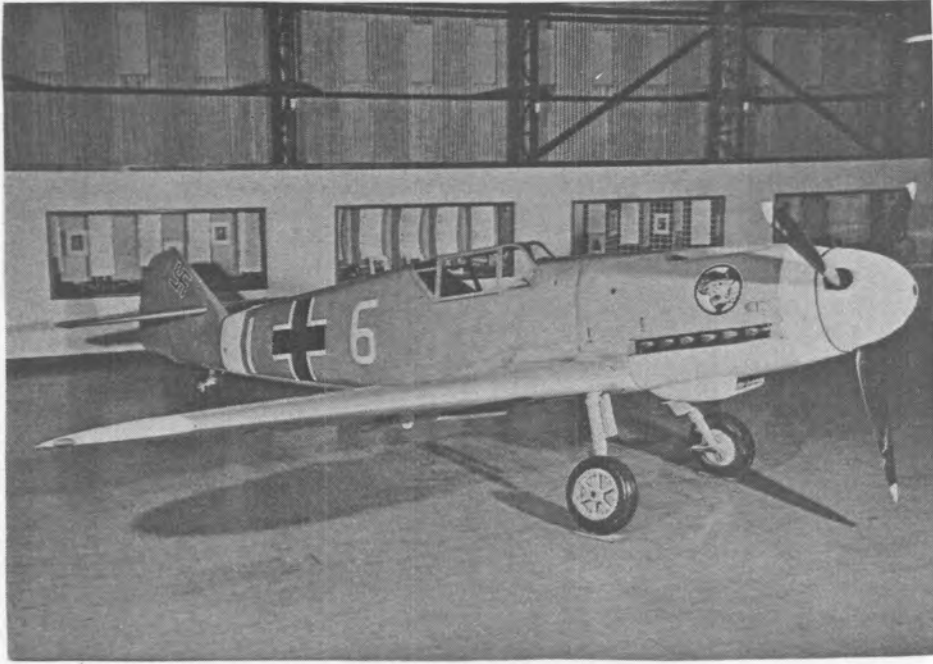
Hierdie vliegtuie is later met Bf 109 F-2-vegvliegtuie, wat 'n beter werkverrigting gehad het, aangevul. Nie alleen het hierdie vliegtuig 'n hoër maksimum spoed, naamlik 600 kilometer per uur gehad nie, maar sy maksimum vlieghoogte van 11 000 meter was ook 'n verbetering op die Bf 109E-3-vegvliegtuig. 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)

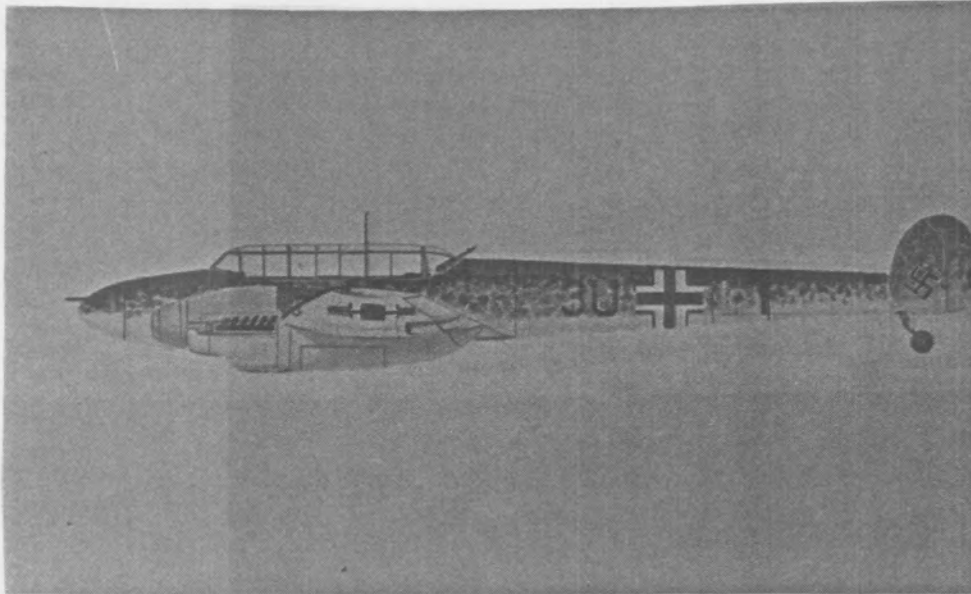
Aanvanklik het die Duitse Lugmag in Noord-Afrika etlike tweemotorige Bf 110F-2-vegvliegtuie tot sy beskikking gehad. In 'n poging om nagtelike bomaanvalle van die Britse Lugmag die hoof te bied, is van die eskaders wat met genoemde vegvliegtuie toegerus was, onttrek om in Duitsland as nagvegvliegtuie 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

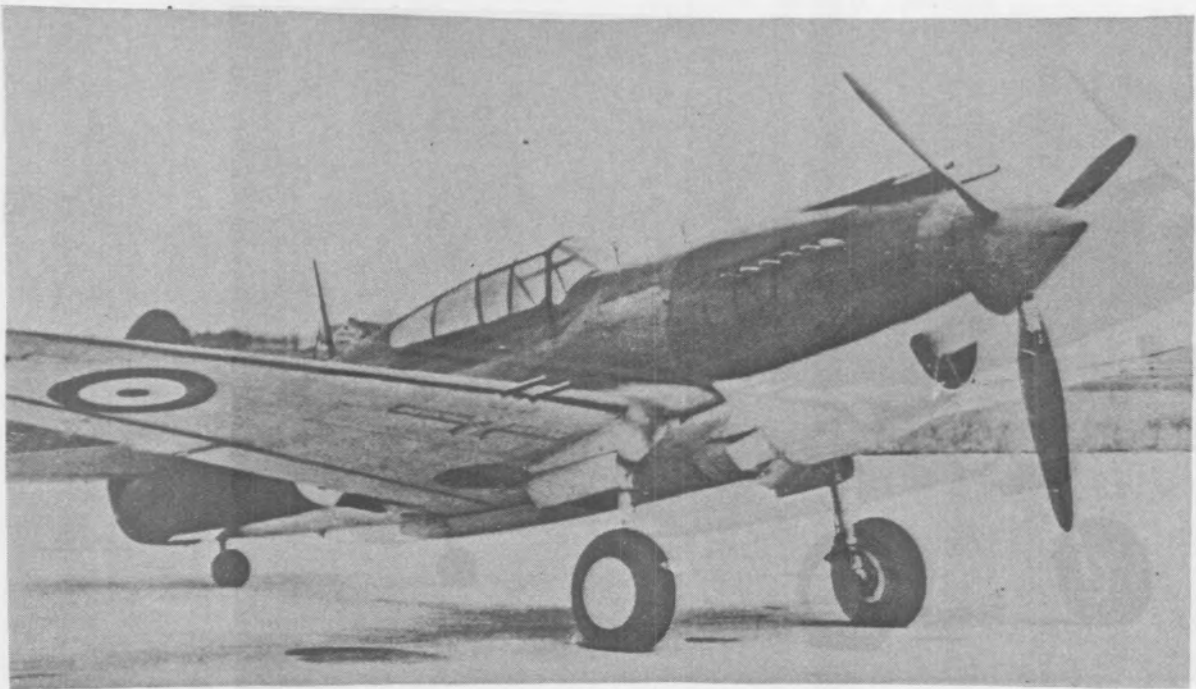
Word daar 'n vergelyking tussen die vegvliegtuie van die Duitse Lugmag met dié van die Geallieerde Lugmagte, en in besonder die vegvliegtuie van die Suid-Afrikaanse Lugmag getref, kan ons nie anders as om te twyfel of die Geallieerde Lugmag wel hulle taak suksesvol sou verrig nie.

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.

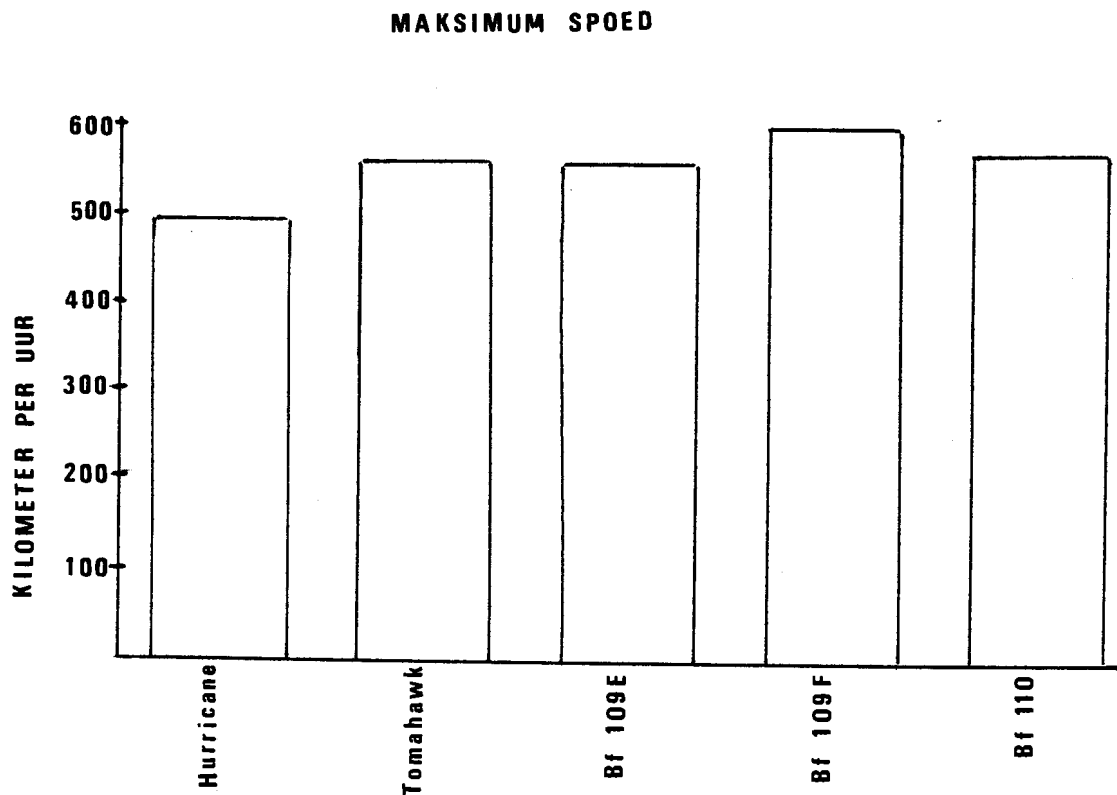
Op 14 Januarie 1942, het unteroffizier Horst Reuter, wat aan II/JG 27 verbonde was, vier Geallieerde vegvliegtuie in Noord-Afrika neergeskiet. In sy verslag aangaande die gebeure skryf hy soos volg (Hierdie verslag is in Afrikaans vertaal):

"Ons (Horst Reuter en Hauptman Erich Gerlitz) het ongeveer 30 Hurricane-vegvliegtoie 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-vegvliegtoie '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 vegvliegtoie 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=



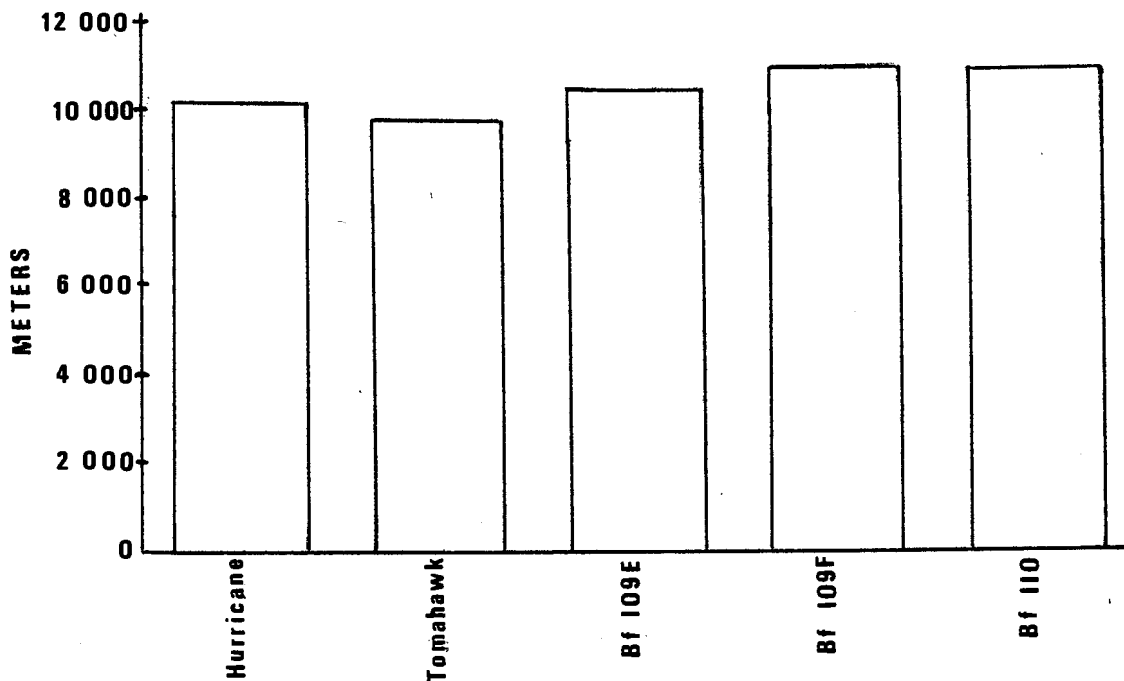
stort. Nog h keer het ek h Hurricane aangeval. Hierdie vliegtuig het soos h brandende fakkel neergestort.⁴⁴

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.

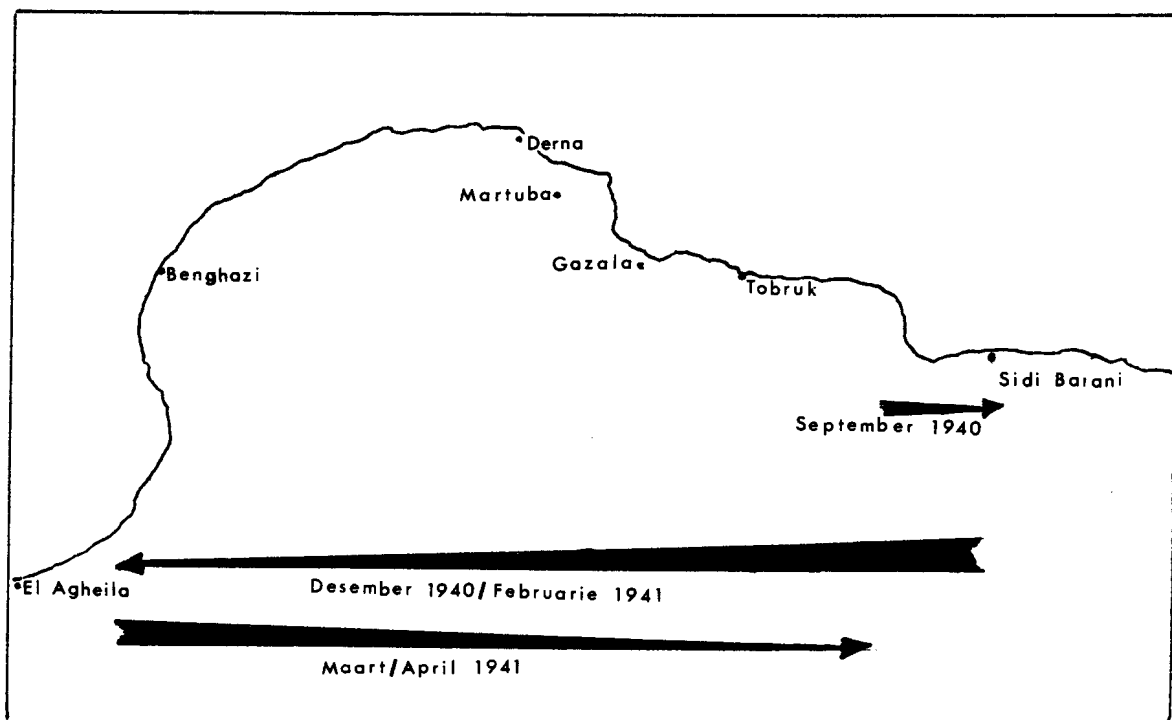
58. P. Guedalla: Middle East 1940 - 1942. A Study in Air Power, p.35.

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.



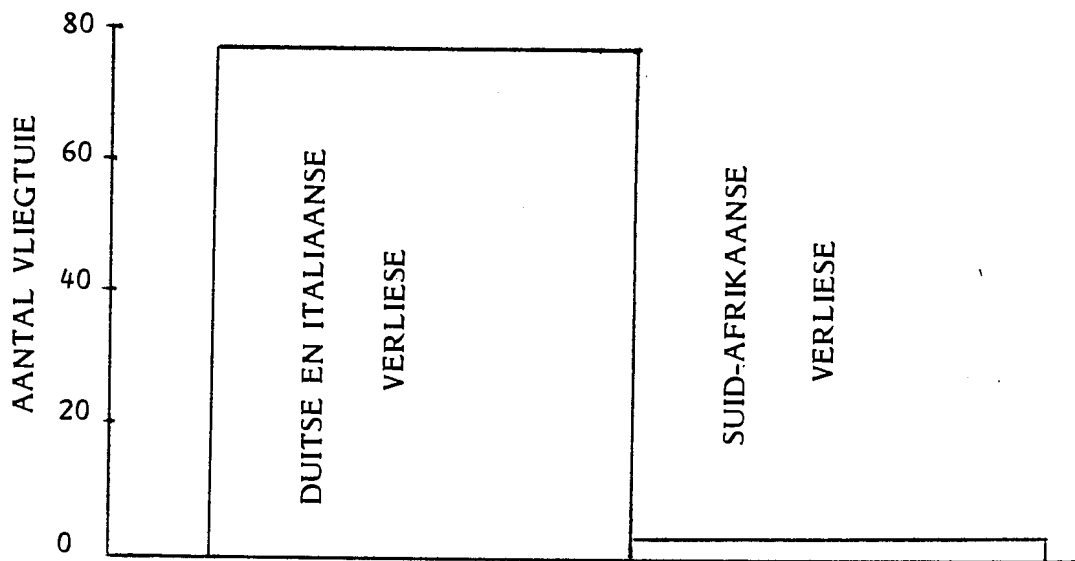
In 'n ontleding van die verliese wat die Suid-Afrikaanse Lugmag die Duitse en Italiaanse Lugmagte gedurende die eerste jaar van hulle optrede in Noord-Afrika toegedien het, kry ons die volgende interessante gegewens. In hierdie tydperk is 105 Duitse en agt Italiaanse bomwerpers en vragvliegtuie, deur 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

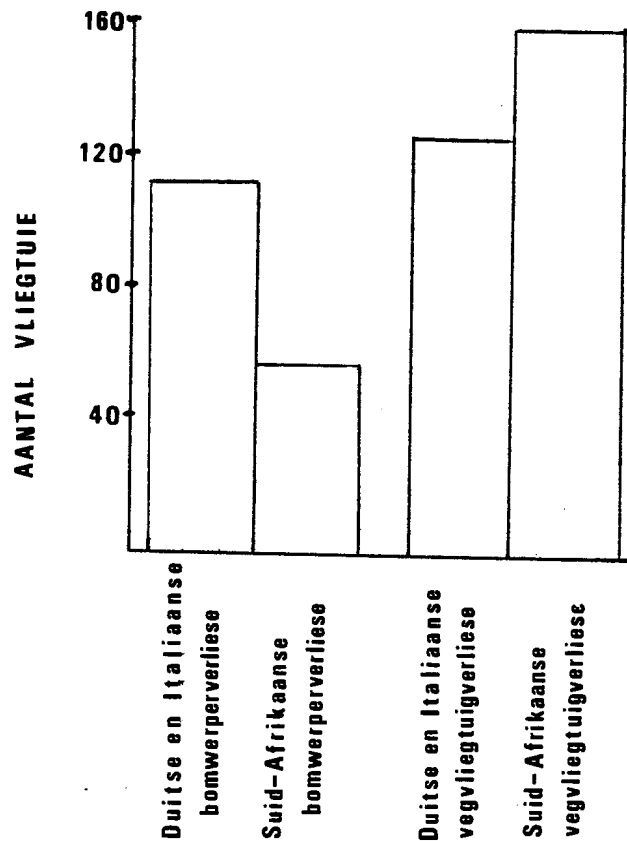
Met ander woorde 'n gebrek aan gekonsentreerde bomaanvalle op vliegvelde was die grootste fout wat die "Luftwaffe" begaan het. In plaas van, sal ons sê, dertig bomwerpers teen een teiken te gebruik het hulle byvoorbeeld drie of selfs enkele bomwerpers teen tien teikens gebruik, wat futiel was. Konsentrasie, 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 vliegvelde as wat die geval met die Duitse en Italiaanse lugmagte was.

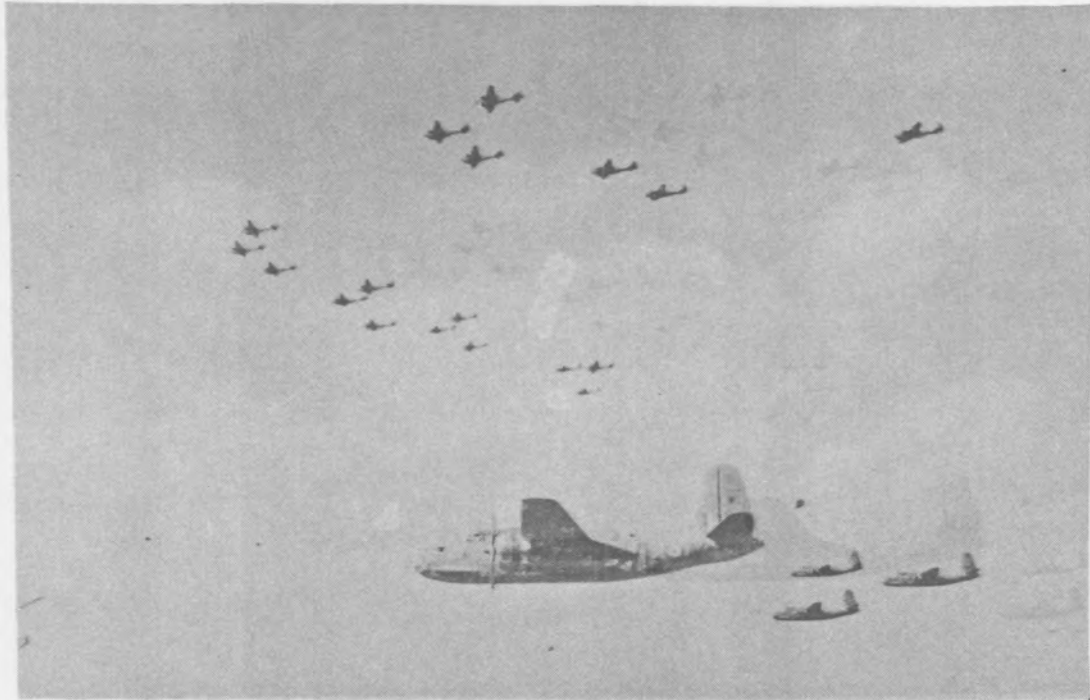


Vergelykende gegewens van die Suid-Afrikaanse en Duitse bomwerpers

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

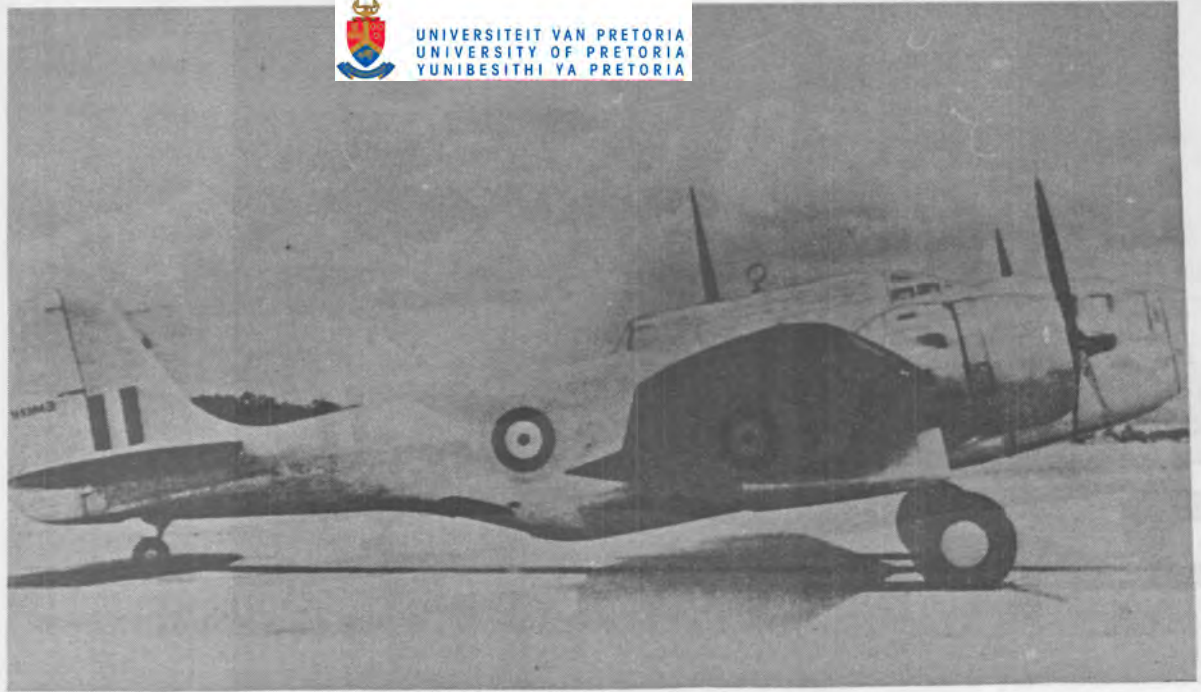
73. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: Combat Aircraft of World War Two, p. 198.

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

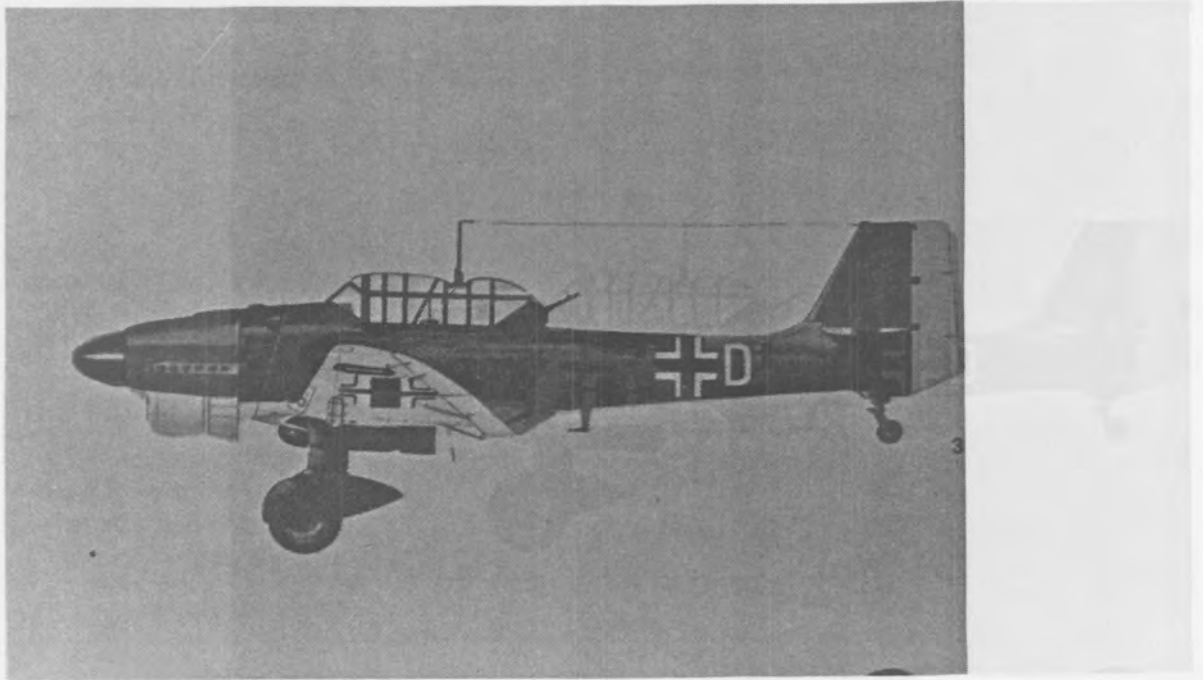
(S.A. Weermag) (S.A. Weermag)

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

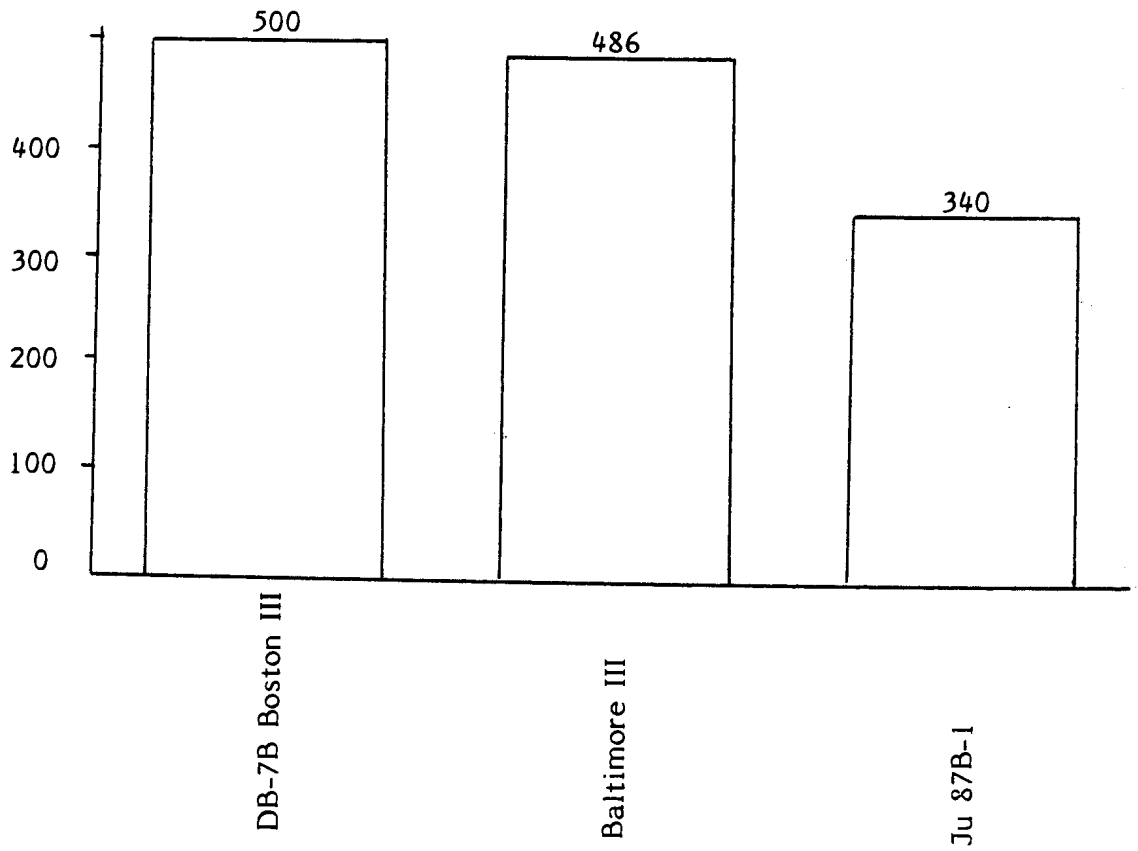
(Purnell's History of the Second World War, pp. 238.) WIR, p. 218.

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 kants twee keer meer bomme as die Duitse vliegtuig vervoer. vliegtuig vervoer.

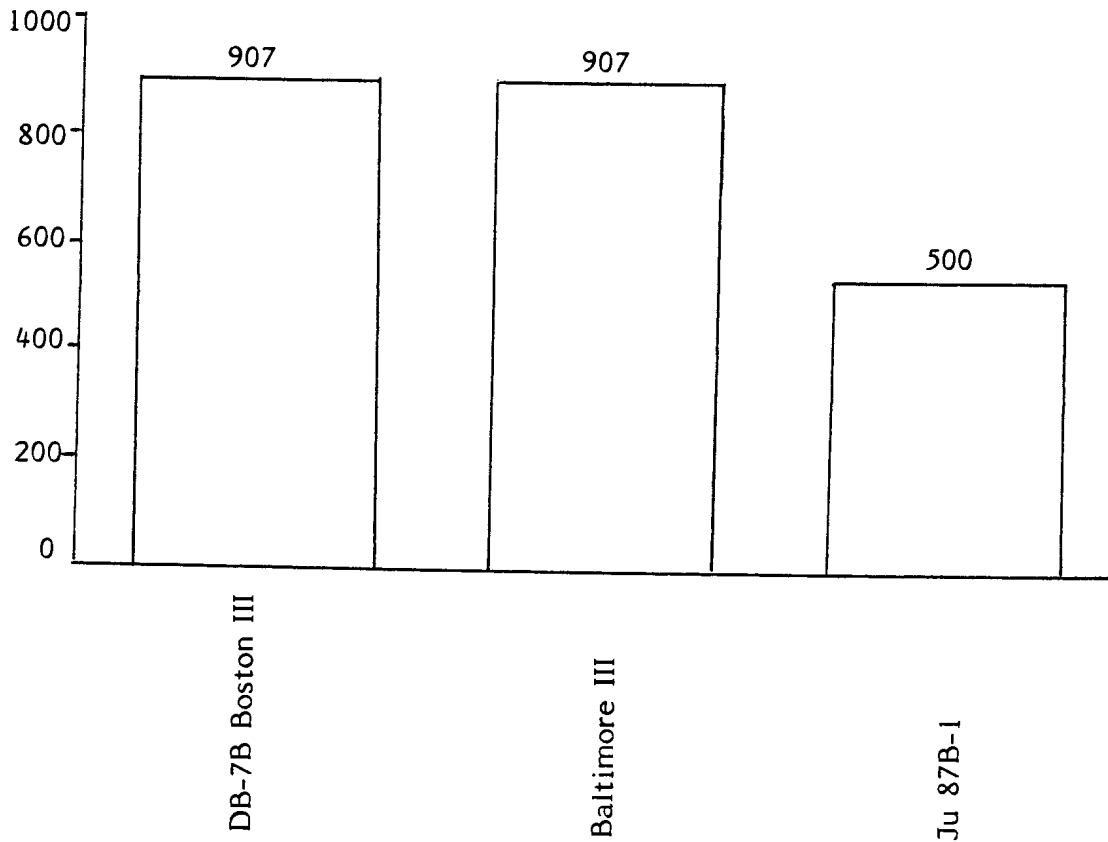
80. Elke C. Weal, John A. Weal and Richard F. Barker: hard F. Barkers: Combat Aircraft of World War Two, p. 118. ar Two, p. 118.



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

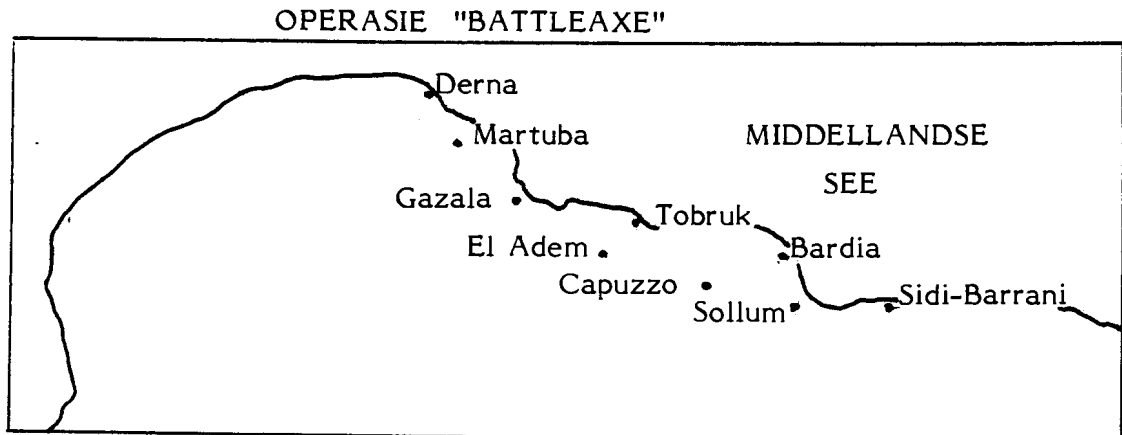
Ten tweede het Rommel se verowering van Sirenaika daartoe aanleiding gegee dat die Geallieerde hawestad Tobruk, nou slegs vir die Geallieerdes vanaf die see toeganklik was.⁸⁴

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 kommunikasiesisteem 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 lugsteunsentrale 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

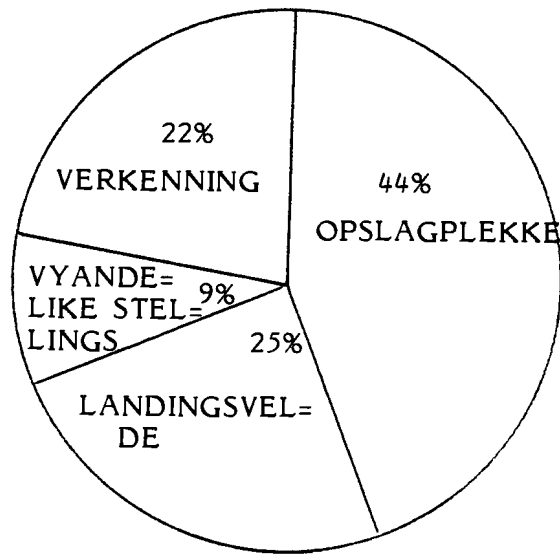
130. S.A.W. - Argief: Union War Histories, Houer 379, War Diary S.A.A.F. Narrative of Operations in the Middle East, October 1941, pp. 227 - 248.

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



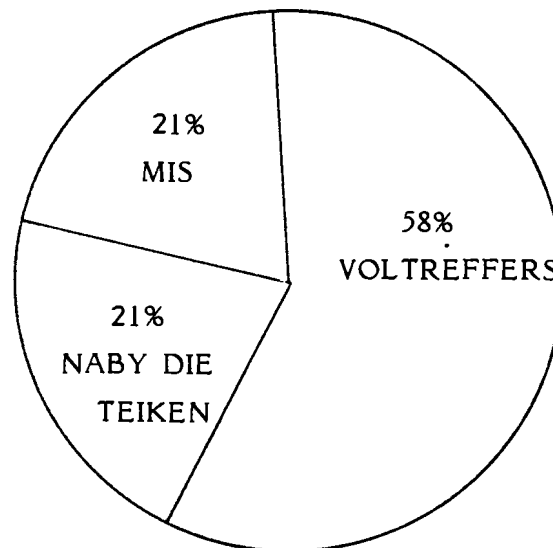
In aanvalle op bogenoemde vyandelike teikens, sou die bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag gemengde welslae behaal. In 'n ontleding van die bomaanvalle, het die resultate gewissel van nul persent van die bomme wat in 'n aanval die teiken getref het, tot so hoog as 93 persent.¹³⁴ In laasgenoemde 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.

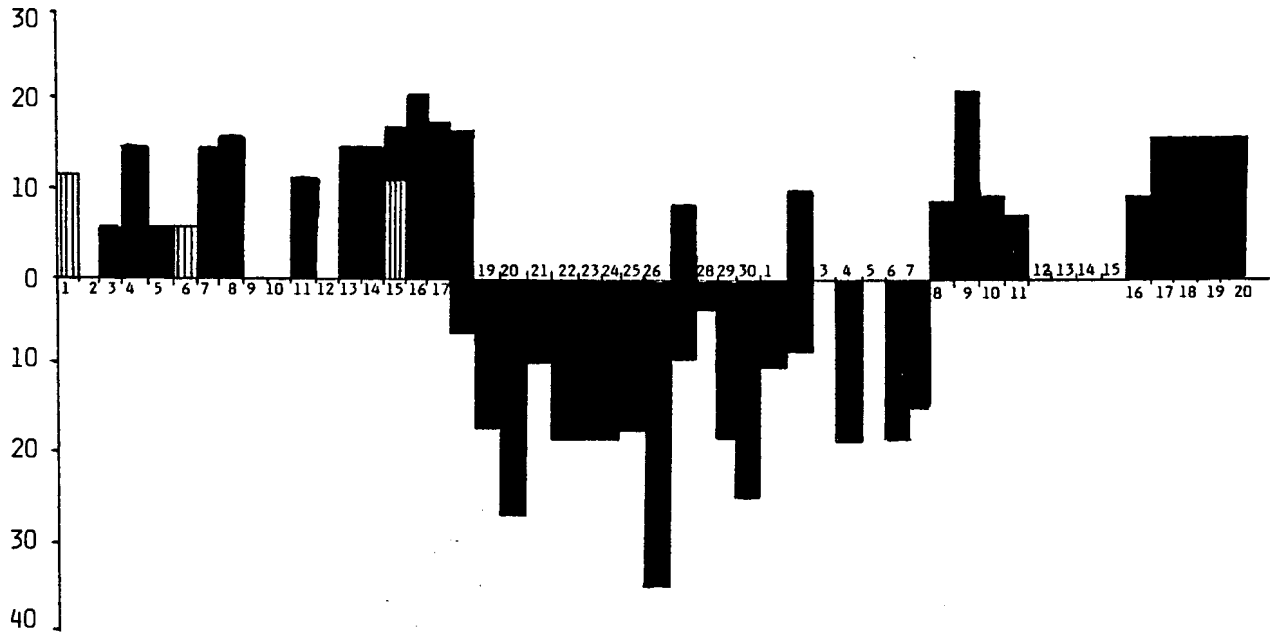
154. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 210, Lêer EA/5/B, Brief Squadron Histories, April '41 to February '44, (re Nos. 12, 21 and 24 Squadrons), p. 1.

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 troepstellings 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 vegvlieëniers met nougesetheid deurgevoer, soos uit onderstaande statistieke afgelei kan word.

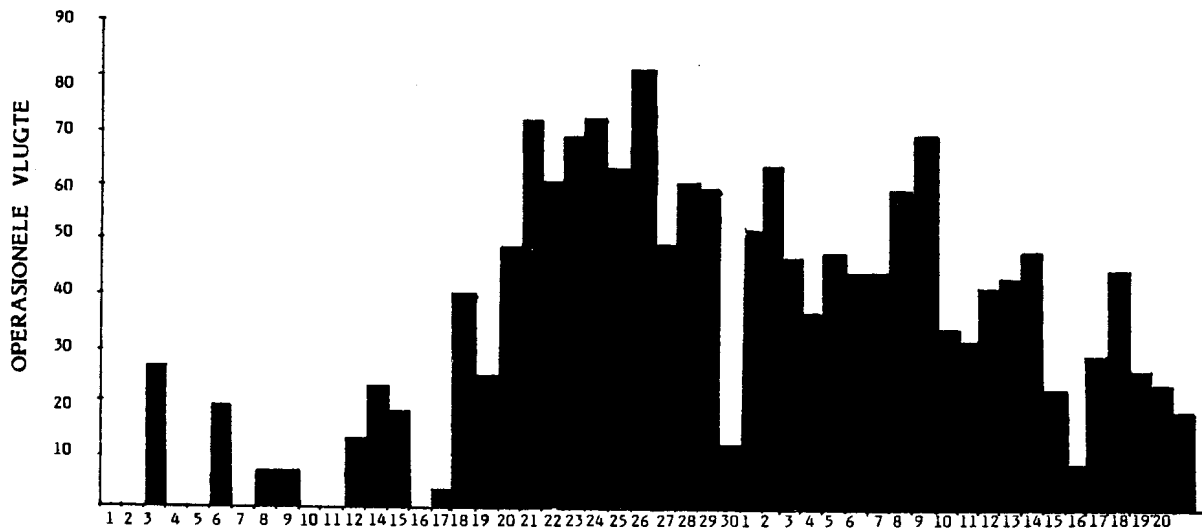
In die tydperk vanaf 18 November 1941 tot 31 Desember van dieselfde jaar, is bomwerpers van No. 3 (S.A.) Vleuel by 33 geleenthede deur vegvliegtuie na en van die teikengebied vergesel - 'n totaal van

-
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	KRYGSGEVANGE	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 geledere 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

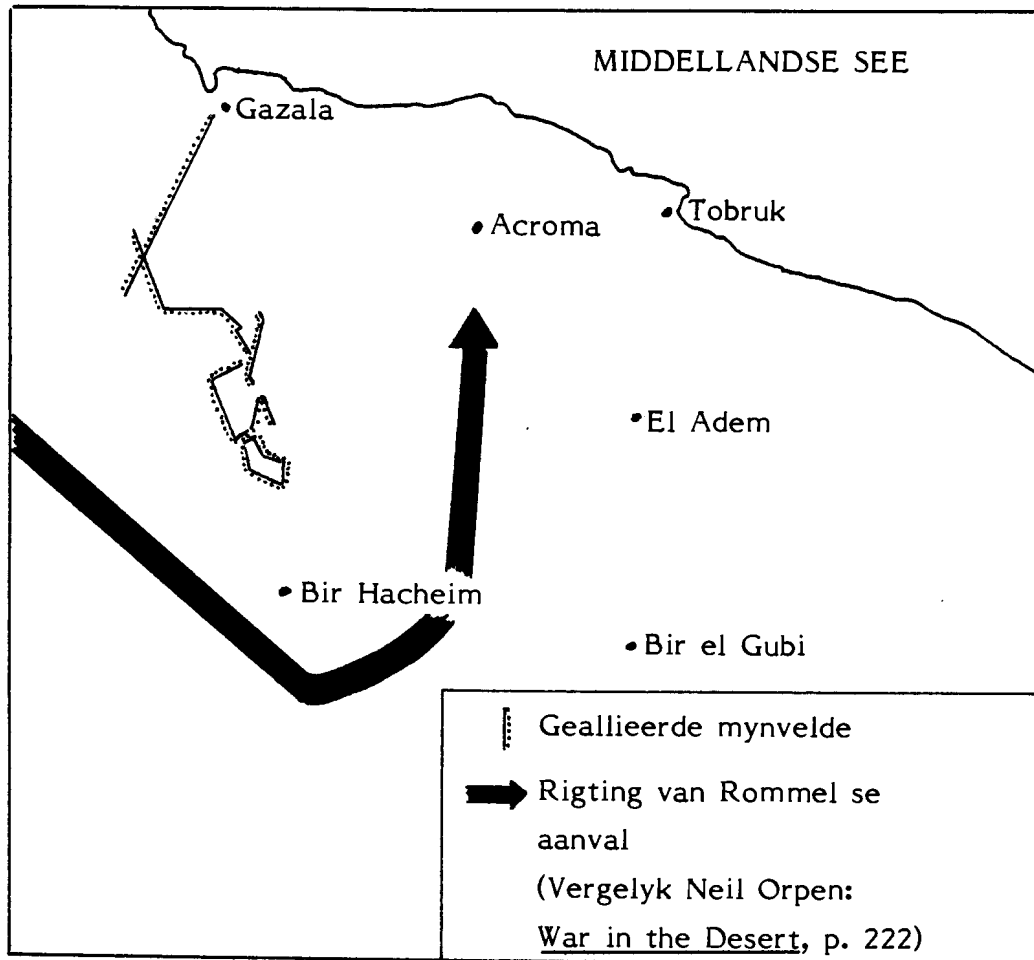
Hierdie verwagte aanval van Rommel het dan ook op 26 Mei 1942

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.

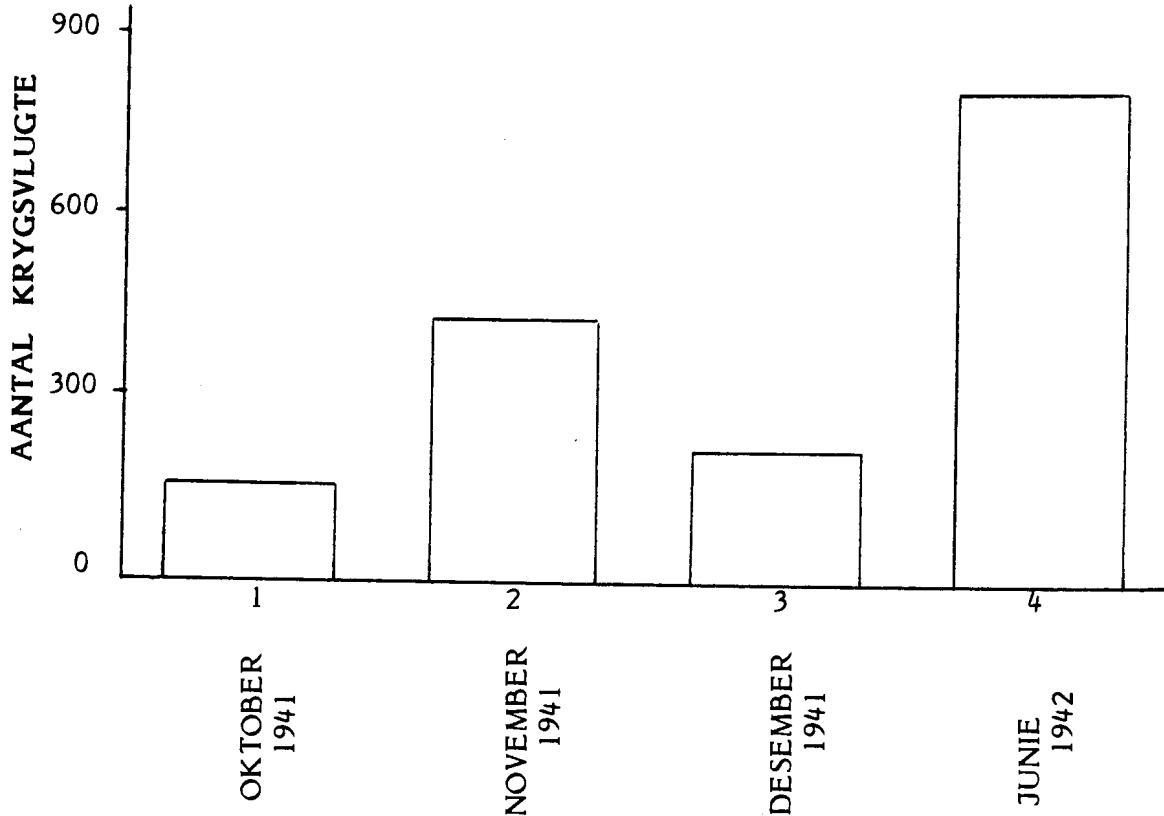
Wat die Suid-Afrikaanse bomwerpers se rol tydens die krisismaand van Junie 1942 betref, is dit duidelik as na onderstaande grafiese voorstelling van die aantal krygsvlugte gekyk word, dat hulle meer krygsvlugte in hierdie maand, naamlik 814, onderneem het,¹⁹⁹

-
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



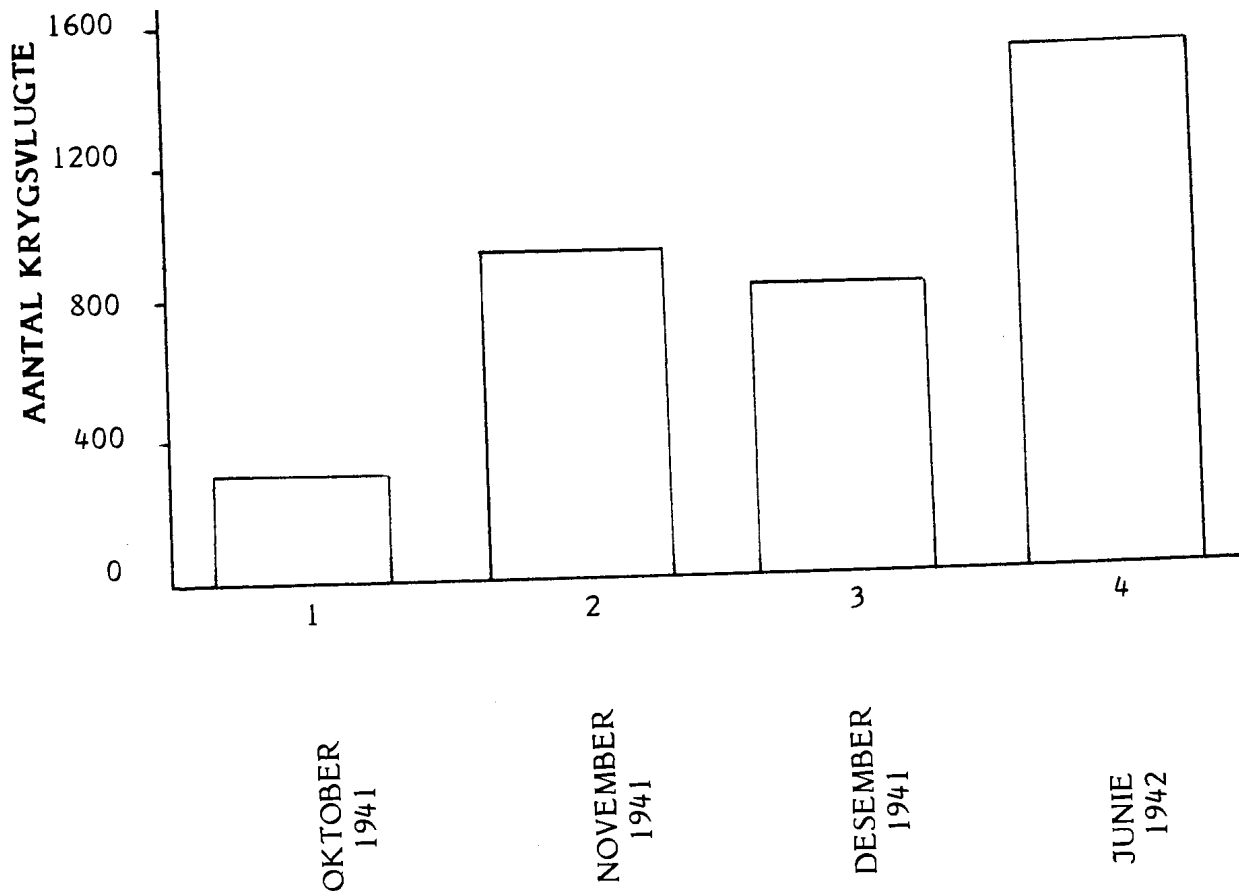
Dit was egter nie alleenlik die bomwerpereskaders wat gedurende Junie 1942 vir 'n rekord aantal krygsvlugte gesorg het nie, maar ook die vegvliegtuigeskaders. Weer eens is daar in onderstaande grafiese voorstelling die vergelykende aantal krygsvlugte van die laaste drie maande van 1941 en Junie 1942 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 immuniteit 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 gekwyd? 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-vegvliegtuig,²²⁶ terwyl 'n tweede die Duitse verliese as veertien Junker-1-bomwerpers en een Bf-109F-2-vegvliegtuig 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, 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, bylae 'E'.

230. 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 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.

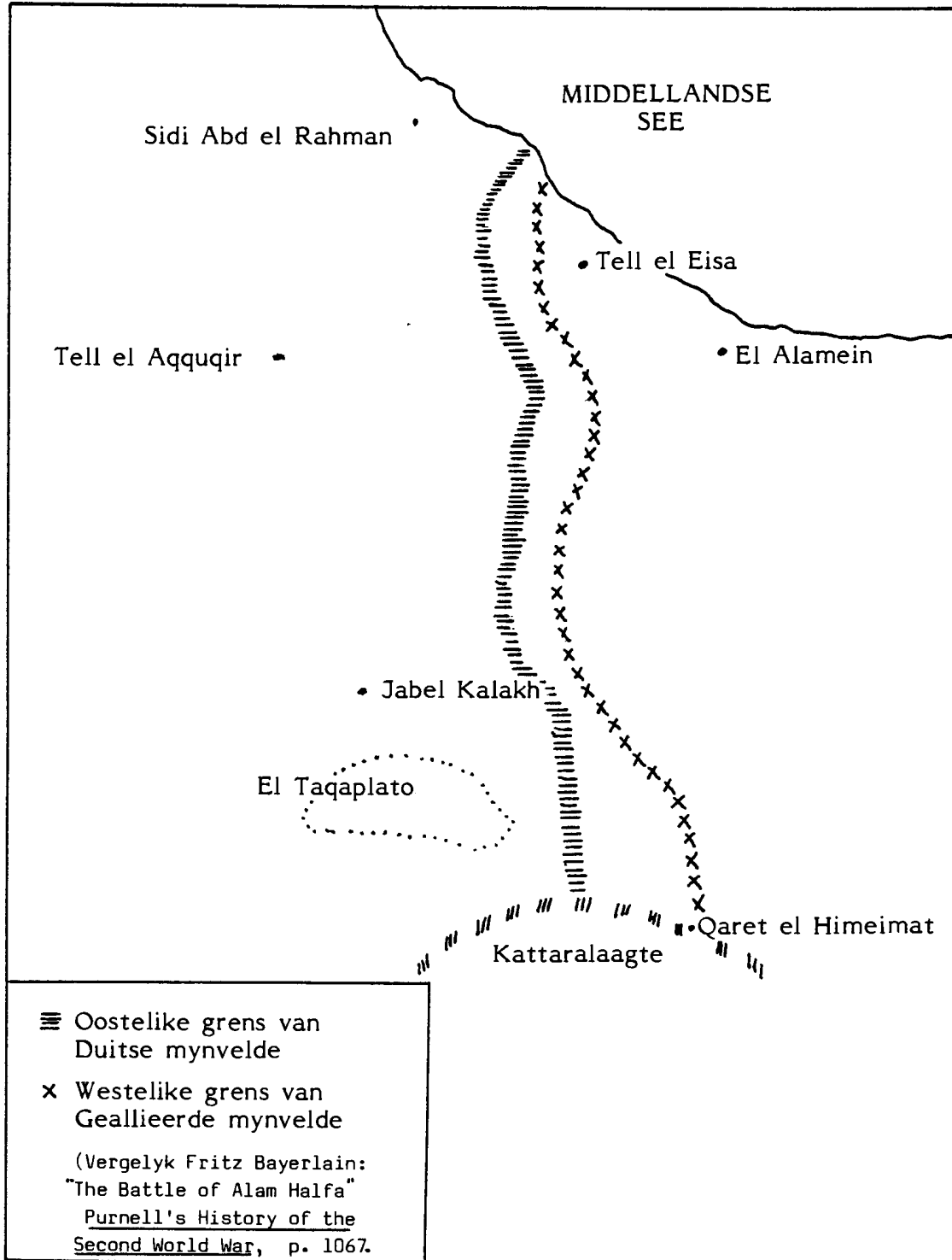
Die verdedigingslyn by El Alamein

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

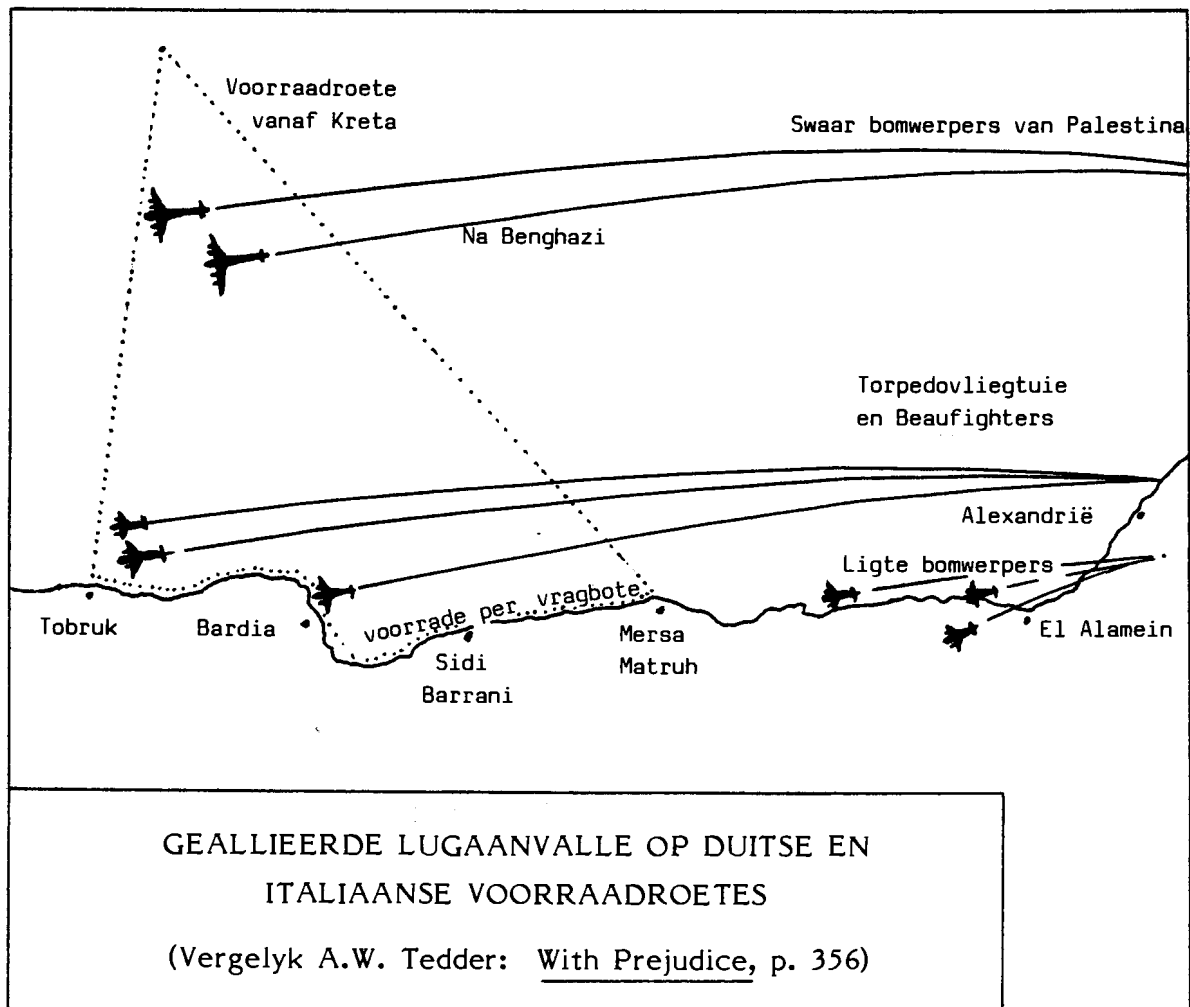
236. I.S.O. Playfair, F.C. Flynn, C.J.C. Molony, T.P. Gleave:
History of the Second World War - The Mediterranean and Middle East, Vol. III, p. 327.

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

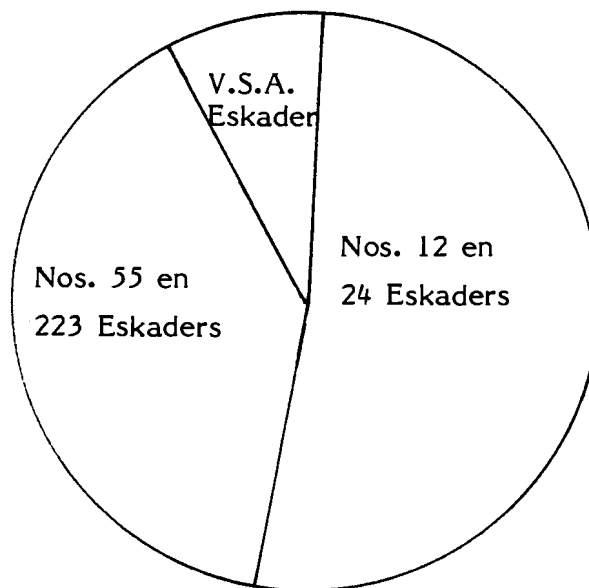
246. S.A.W. - Argief: S.A.A.F., Houer 210, "The Boston Tea Party" (The Employment of the Light Bomber), p. 6.

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 Impertubables," (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.

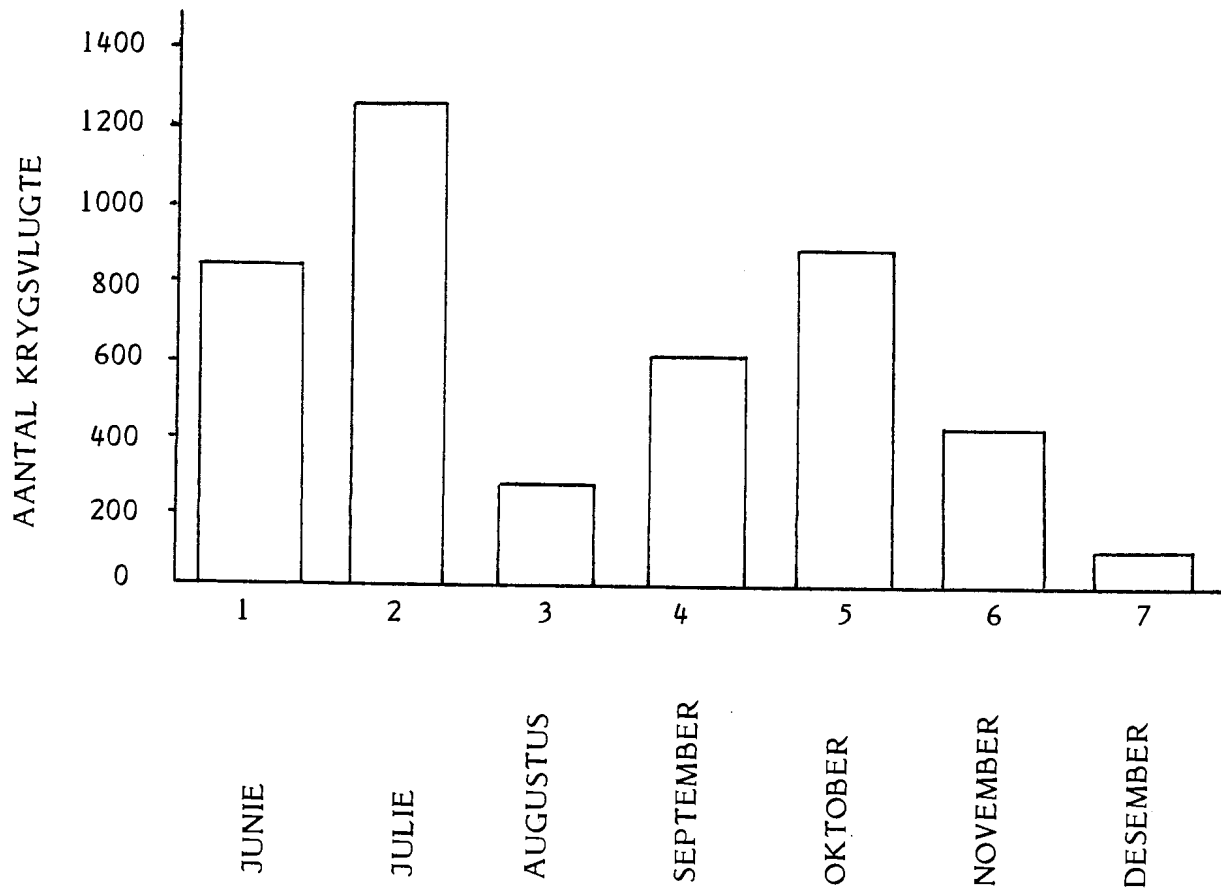


Die Suid-Afrikaanse Lugmag se bydrae tydens die Slag van El

Alamein

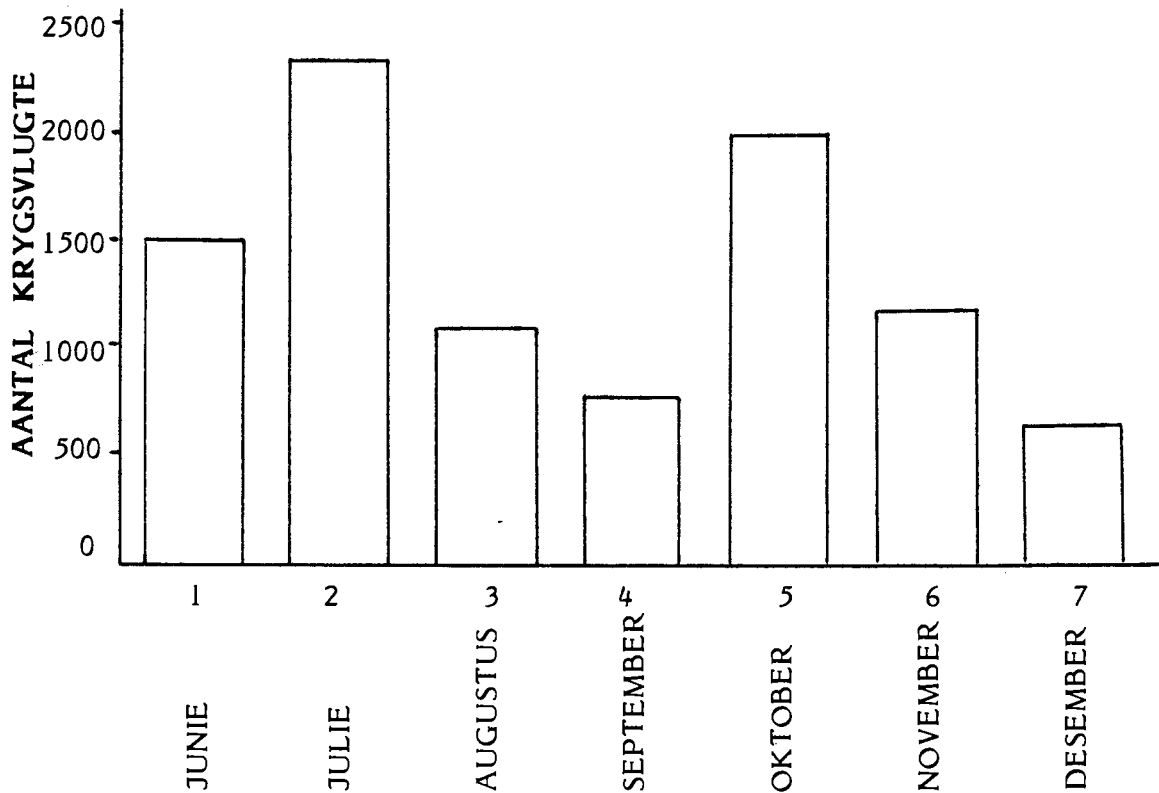
Wanneer na onderstaande grafiese voorstelling gekyk word, word daar gevind dat daar gedurende Oktober weer 'n toename in krygsvlugte by beide die bomwerpereskaders en die vegvliegtuigeskaders was.

BOMWERPERESKADERS





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 geillustreer.

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-vegvliegtuie, 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.

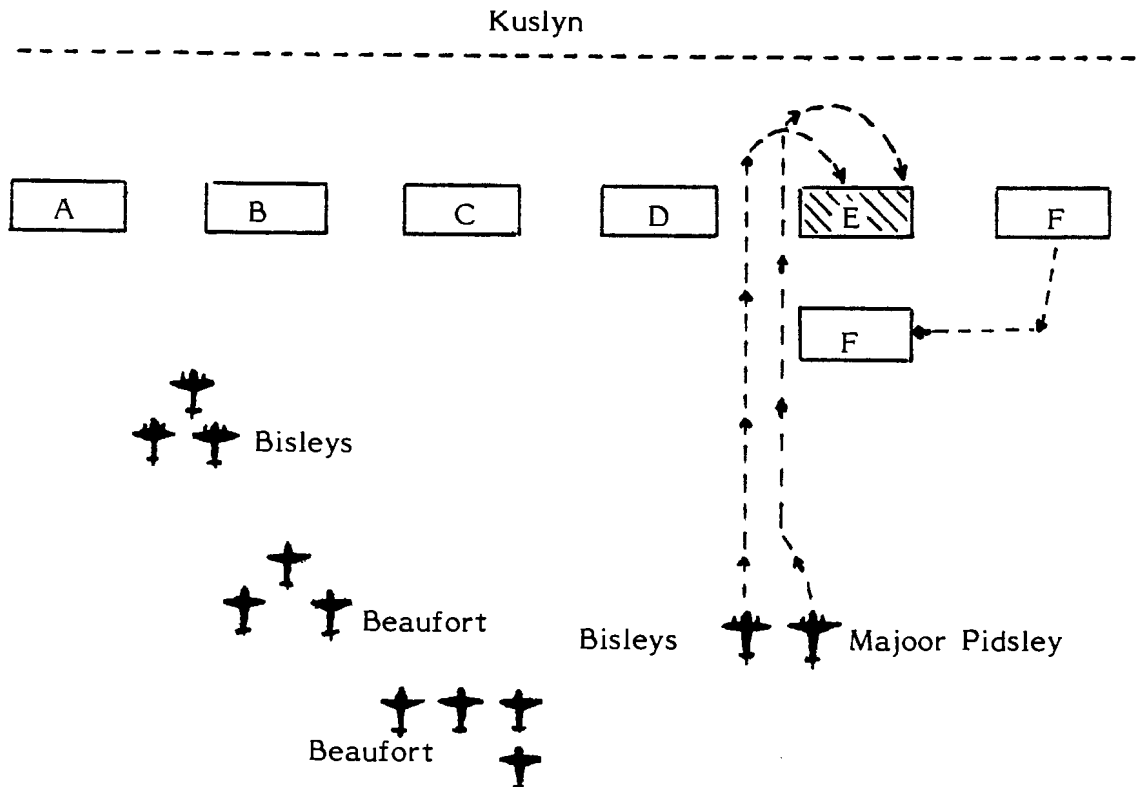
276. S.A.W. - Argief: WD(SAAF), Houer 93, Lêer WD.AIR:88, South African Air Force Narrative, Volume 5, October 1942, November 1942, December 1942, p. 178.

*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.

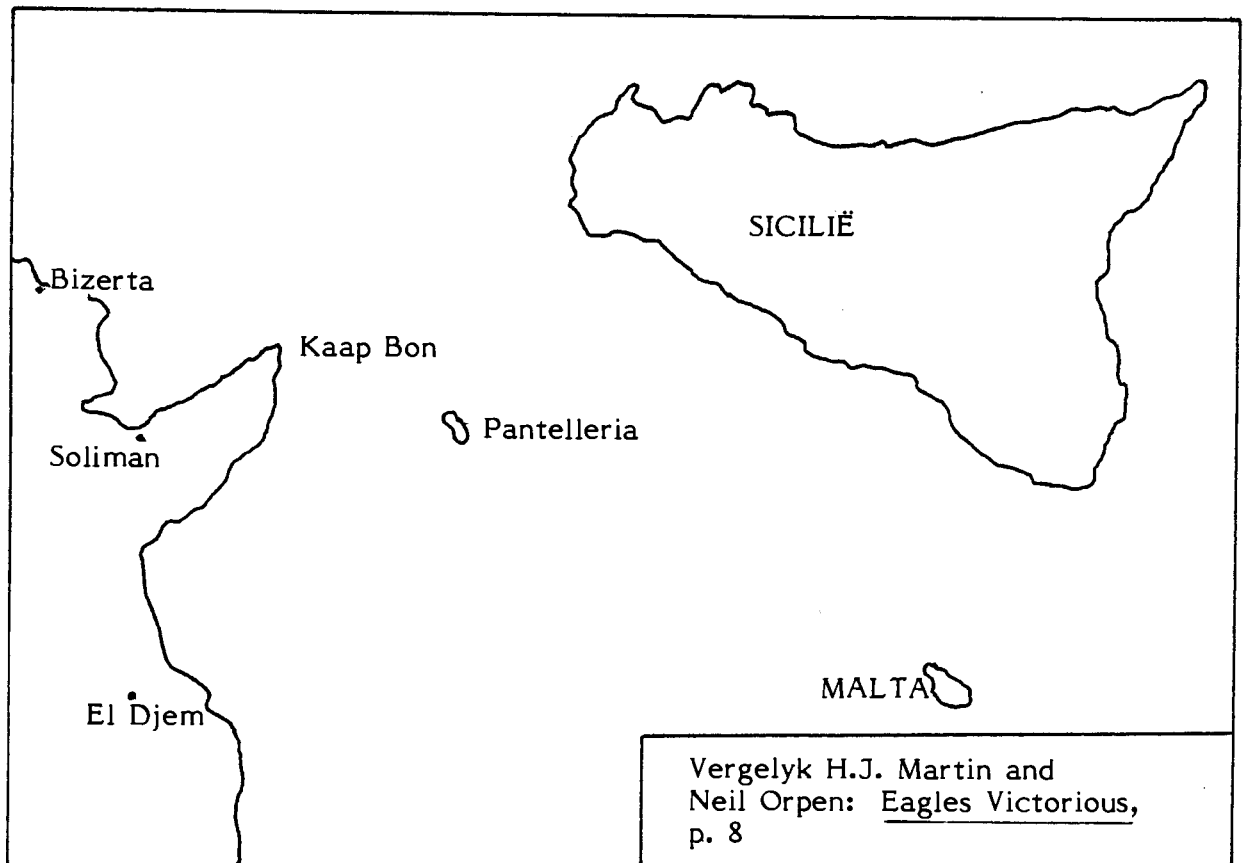
284. James A. Brown: Eagles Strike, p. 278.

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.



ITALIË

Oorgeneem uit H.J. Martin and Neil D. Orpen: Eagles Victorious, agterste binneblad.