

‘Eenige wakkere jongens’





‘EENIGE WAKKERE JONGENS’

Nederlandse oorlogsvliegers
in de Britse luchtmacht
1940-1945

Erwin van Loo

Boom, Amsterdam

Vormgeving: Boekhorst design, Culemborg
Cartografie: Louis Kaulartz, Den Haag
Druk: Wilco, Amersfoort

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie is een zelfstandig wetenschappelijk onderzoeks- en documentatiecentrum binnen de Nederlandse Defensie Academie (NLDA). Deze publicatie maakt deel uit van het onderzoeksprogramma van de Faculteit Militaire Wetenschappen van de NLDA.

Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze ook, zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. De meningen en opvattingen die in deze publicatie worden uitgesproken, zijn en blijven voor de verantwoordelijkheid van de auteur. Zij geven niet noodzakelijkerwijs de mening weer van de minister van Defensie.

No part of this book may be reproduced in any form by print, photoprint, microfilm or any other means, without written permission from the publisher. The views expressed in this publication are those of the author and do not necessarily reflect the views of the Minister of Defence.

© 2013 by the Netherlands Institute of Military History, The Hague, the Netherlands

Eerste druk: november 2013
Tweede druk: december 2013

Printed in the Netherlands

ISBN 9789461059260
NUR 680

www.uitgeverijboom.nl

Inhoud

Inleiding 8

- Vliegers in het Vuur 8
- Het Nederlandse luchtwapen in Groot-Brittannië 9
- Historiografie 11
- Vraagstelling en opbouw 14

HOOFDSTUK 1 De vleugels uitgeslagen 18

- Onherkenbare metamorfose 19
- Een vliegclub voor nette heren 19
- Aarzelende expansie en modernisering 26
- In oorlog 31
- Buitenlandse inbreng 35
- Een strijd om overleving 39
- De *Fleet Air Arm* verder uitgebouwd 45
- Voorzichtig in het offensief 48
- Kerende krijgskansen 52
- D-Day en daarna 57
- Conclusie 61

HOOFDSTUK 2 Europese bondgenoten 64

- Buitenlandse inbreng 65
- Doorvechten vanuit Groot-Brittannië 65
- Aansluiting bij de RAF 73
- Zes contingenten 82
- Rekrutering, training en inzet 92
- De oorlog ten einde 105
- Conclusie 110

HOOFDSTUK 3 Strijdend onder Britse vlag 114

- Onder buitenlandse vleugels 115
- Inkapseling in de RAF 115
- De MLD neemt het voortouw 121
- De legervliegdienst weer in de steigers 132
- Opleiding via Britse kanalen 135
- Gevechtstraining 144
- In Britse squadrons 147
- Van Normandië tot Duitsland 151

Opereren op de oceaan 161
Ook een Spitfire-squadron 167
De krachten gebundeld 172
Conclusie 175

HOOFDSTUK 4 **De oorlogsvlieger doorgelicht** 178

De Nederlandse oorlogsvlieger 179
De vooroorlogse militaire vliegergemeenschap 179
Selectie en keuring 182
Geografische herkomst 186
Uit alle windstreken 192
Engelandvaarders 201
Sociale achtergrond 210
Godsdienstige achtergrond 213
Conclusie 217

HOOFDSTUK 5 **In de lucht** 220

Een gevaarlijke professie 221
Operationeel 221
De talloze gevaren 227
Angstgevoelens 233
Wapenen tegen angst 238
Breken of doorzetten 243
Decoratiebeleid 246
Morele dilemma's 253
Neer in vijandelijk gebied 258
Het leven achter het prikkeldraad 265
'The Great Escape' 269
Conclusie 273

HOOFDSTUK 6 **Op de grond** 276

Leven in een carrousel van emoties 277
Een heterogeen gezelschap 277
Spanning en ontlading 285
Verlof 291
Verveling 298
Eenzaamheid 301
Seksualiteit, liefde en relaties 307
Conclusie 317

HOOFDSTUK 7 **De oorlog voorbij** 320

Een nieuw begin 321
Terug naar huis 321
Gesneuveld en vermist 325

De RAF verlaten 333
Weer in de burgermaatschappij 344
Een leven met vallen en opstaan 352
Het beeld van de oorlogsvlieger 360
Conclusie 367

Conclusie 369

Een veranderende organisatie 369
Het Nederlandse aandeel 373
De Nederlandse oorlogsvlieger 378

Nawoord 385

Bijlagen 387

- I Door Nederlandse oorlogsvliegers vernietigde, waarschijnlijk vernietigde en beschadigde vliegtuigen in luchtgevechten 387
- II Britse dapperheidsonderscheidingen uitgereikt aan Nederlandse oorlogsvliegers 390
- III Krijgsgevangen gemaakte en (tijdelijk) geïnterneerde Nederlandse oorlogsvliegers 392
- IV Aan krijgsgevangenschap ontsnapte Nederlandse oorlogsvliegers 396

Noten 399

Samenvatting 467

Summary 477

Geraadpleegde bronnen en literatuur 487

Afkortingenlijst 505

Personenregister 509

Illustratieverantwoording 515

Vliegers in het Vuur

In maart 1962 wendde de bekende kinderboekenschrijver Klaas Norel zich enigszins wanhopig tot de Luchtmacht Voorlichtingsdienst in Den Haag. De voormalige journalist en verzetsstrijder liet weten dat zijn uitgever, na de grote successen van zijn eerdere boeken *Engelandvaarders* (1945) en *Varen en Vechten* (1961), hem had verzocht een nieuwe verhalenbundel over de oorlogsperiode te schrijven. Die moest dit keer gaan over Nederlandse vliegers tijdens de Tweede Wereldoorlog. De Fries was enthousiast met het vooronderzoek voor zijn nieuwe schrijfpdracht aan de slag gegaan. Binnen korte tijd had hij al de nodige informatie over het onderwerp kunnen vergaren. Zo leverde een bezoek aan het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie (RIO) 'ruimschoots voldoende materiaal' op over de luchtacties door Nederlandse militaire vliegers tijdens de meidagen van 1940. Over de inzet van de vaderlandse gevechtsvliegers die na de capitulatie vanuit Groot-Brittannië de strijd hadden voortgezet, was Norel echter weinig wijzer geworden. De schrijver hoopte nu dat de voorlichtingsafdeling van de Koninklijke Luchtmacht hem verder van dienst kon zijn.¹ Hij was daarbij aan het goede adres. Op verschillende manieren kreeg hij informatie toegespeeld waardoor in 1963 de trilogie *Vliegers in het Vuur* kon verschijnen. In deze drie boeken, die diverse keren zouden worden herdrukt, schetst Norel in zijn bekende nostalgische stijl en op stichtelijke wijze de avonturen van Nederlandse gevechtsvliegers in de Britse luchtmacht, de *Royal Air Force* (RAF), en bij de vliegdiens van de Britse marine, de *Fleet Air Arm* (FAA). De drie delen zijn getiteld 'Met de Rug tegen de Muur', 'Trillende Evenaar' en 'Voorwaarts!'. Centraal staan de belevenissen van zes Nederlanders – Bob Baars, Huig Terlinden, Joost de Wolf, Frans Matter, Gijs Pontier en Klaas Zwart – die eerst tijdens de meiorlog van 1940 en vervolgens vanuit Groot-Brittannië tegen de *Luftwaffe* de wapens oppakken. Dit gaat gepaard met veel avonturen die lang niet altijd goed aflopen. Baars komt tijdens de vliegoperaties zelfs om het leven.

Vliegers in het Vuur is in alle opzichten een historisch kinderboek. De karakters van het boek zijn weliswaar fictief, maar zij besturen dezelfde toestellen, opereren vanaf dezelfde bases en nemen deel aan dezelfde gevechtsoperaties als de *echte* Nederlandse oorlogsvliegers in de jaren 1940-1945. De hoofdpersonen worden bij de uitvoering van hun oorlogstaak voornamelijk gedreven door vaderlandsliefde. Zij leggen continu veel doorzettingsvermogen en dapperheid aan de dag. Tegelijkertijd is niets menselijks hun vreemd: bijna allemaal zijn ze bang om te sneuvelen.² Zij laten zich hierdoor echter niet uit het veld slaan, temeer daar zij zich gesteund voelen door hun geloof. *Vliegers in het Vuur* schetst, samengevat, een beeld van de Nederlandse oorlogsvliegers als eierzuchtige, patriottistische en avontuurlijk ingestelde jongemannen van protestantse huize die, ondanks hun vrees om te sneuvelen, met ongeken­de felheid 'aan de overkant' de strijd voortzetten. Daarbij oogsten zij, deel uitmakend van de Britse luchtstrijdkrachten, heel wat laweren, maar lijden ook gevoelige verliezen. Hoewel het boek beslist een ware *pageturner* is, doet



Militairen van de Militaire Luchtvaart nemen begin juni 1940 aandachtig de kranten door op zoek naar nieuws over de Duitse opmars op het continent.

het de historisch geïnteresseerde lezer tegelijkertijd ook verlangen naar het ware verhaal achter de Nederlandse oorlogsvliegers.

Het Nederlandse luchtwapen in Groot-Brittannië

De Nederlandse oorlogsvliegers die na mei 1940 vanuit Groot-Brittannië de strijd voortzetten, maakten deel uit van een veel grotere groep vliegend en grondpersoneel van het continent, dat rond de capitulatie van zijn vaderland naar Groot-Brittannië wist uit te wijken en zich bij de Britse luchtmacht aansloot.³ Eind december 1940 telde de RAF al meer dan tienduizend militairen uit Polen, Tsjecho-Slowakije, Noorwegen, Nederland, België en Frankrijk. In de volgende jaren groeiden deze buitenlandse contingenten stapsgewijs. De uitbreiding was echter beperkt. Dit kwam vooral doordat zij niet op reguliere wijze in eigen land nieuw personeel konden rekruteren, maar voornamelijk afhankelijk waren van de aanwas van vrijwilligers en dienstplichtigen van buiten Europa en de versterking met jongemannen die uit bezet gebied hadden weten te ontkomen: de zogenaamde Engelandvaarders. Daardoor zou het totale aantal buitenlandse oorlogsvliegers in de RAF nooit boven de 30.000 man geraken. Overigens worden onder de term ‘oorlogsvliegers’ niet alleen vliegers (piloten) in de engste zin van het woord bedoeld, maar tevens diegenen die als waarnemer, vliegtuigtelegrafist, boordschutter of radaroperator deel uitmaakten van een vliegtuigbemanning.

Ruim 900 oorlogsvliegers met de Nederlandse nationaliteit waren tussen 1940 en 1945 in de RAF of de FAA actief. Van hen waren er bijna 650 voor kortere of langere tijd in een operationele

eenheid ingedeeld. De kern van de groep bestond uit beroepsmilitairen, reservisten en dienstplichtigen van de landmacht en de marine die in mei 1940, nog net voor de overgave, uit Nederland hadden kunnen weggelopen. Zij kregen weldra versterking van vrijwilligers die afkomstig waren uit landen van buiten Europa en van Engelandvaarders. Na te zijn gekeurd kregen zij in Groot-Brittannië, en vaak ook in Canada, een opleiding tot vlieger, waarnemer, vliegtuigtelegrafist of boordschutter en gingen vervolgens over naar een van de operationele eenheden van de RAF of de FAA. Het leven van de oorlogsvlieger was enerverend, maar tevens bijzonder risikant. Het gevaar om te sneuvelen of te verongelukken lag continu op de loer, hetgeen blijkt uit de verliescijfers. In totaal 206 oorlogsvliegers sneuvelde of verongelukte tussen mei 1940 en mei 1945. Dat is bijna 32% van alle Nederlandse oorlogsvliegers die vanuit Groot-Brittannië aan gevechtsoperaties hebben deelgenomen. Verder kwamen ook nog 27 Nederlandse militairen tijdens de opleiding of gevechtstraining om het leven.

Zoals hiervoor al bleek, stelden beide krijgsmachtdelen mankracht voor de vliegende geleerden van de RAF en de FAA beschikbaar. Door de verspreide plaatsing van het personeel, het ressorteren onder twee verschillende krijgsmachtdelen én het ontbreken van ondersteunende eenheden, was van een coherente Nederlandse 'luchtmachtorganisatie' onder Britse vlag geen sprake. Het marinepersoneel viel alleen in operationele zin onder Brits gezag. Administratief ressorteerden zij onder een eigen commando. Zij bleven daardoor onder andere 'gewoon' het eigen marine-uniform dragen. De marinevliegers kwamen al aan het begin van de zomer van 1940 terecht in twee nieuw opgerichte RAF-eenheden, het 320 en het 321 Squadron. Deze eskaders werden ingedeeld bij *Coastal Command* en gingen zich in eerste instantie met uit Nederland meegenomen Fokker T-VIIIW-watervliegtuigen en van de Britten in bruikleen gekregen Anson-patrouillevliegtuigen toeleggen op konvooibeschermt en onderzeebootbestrijding boven de Ierse Zee. Vanaf 1941 ging het 320 Squadron – het 321 Squadron was kort daarvoor wegens personeelsgebrek opgeheven – met nieuw aangekochte Hudson-bommenwerpers ook een offensieve taak uitvoeren. Die bestond uit het bestrijden van de scheepvaart langs de kusten van het Europese vasteland. In 1943 ging de eenheid over naar *Bomber Command* – eveneens een onderdeel van de RAF – met een nieuwe taakstelling tot gevolg: het uitvoeren van tactische bombardementen ter voorbereiding van de geallieerde invasie en na *D-Day* het ondersteunen van de eigen grondeenheden op het Europese vasteland. Aanvankelijk vonden deze gevechtsoperaties vooral boven West-Frankrijk plaats. Vanaf de nazomer van 1944, toen de frontlijn opschoot richting Duitsland, gingen de Nederlandse bommenwerpers – B-25 Mitchells – ook boven België, Nederland en het *Reichsgebiet* zelf opereren. Niet al het marinepersoneel kwam overigens in de RAF terecht. In juni 1943 kreeg de FAA namelijk ook de beschikking over een marine-eskader, het met Nederlands personeel gevulde 860 Squadron. Deze eenheid beschermde vanaf begin 1944 met Swordfish-tweedeckers vanaf *merchant aircraft carriers* (MAC's) – graanschepen en olietankers die waren voorzien van een kort vliegdek – de scheepvaartroutes op de Atlantische Oceaan tussen Groot-Brittannië en Canada. Voorts belandde vanaf de tweede helft van 1943 een dertigtal marinejachtvliegers bij Britse FAA-squadrons op 'echte' vliegdekschepen die, voornamelijk met Hellcat-jachtvliegtuigen, opereerden in de Middellandse Zee, alsook op de Atlantische en Stille Oceaan.

Het meeste landmachtpersoneel was bij aankomst in Groot-Brittannië in 1940 nog in opleiding. Omdat vooralsnog de mogelijkheden ontbraken om op korte termijn de training in Groot-Brittannië af te ronden, werden deze militairen bij de marine gedetacheerd. De eigen vliegdiens hield als gevolg hiervan de facto op te bestaan en moest weer geheel van de grond af worden opgebouwd. Vanaf eind

1940 traden daarvoor de eerste vrijwilligers toe tot de vliegopleiding van de RAF. In tegenstelling tot het marinepersoneel ressorteerden de landmachtmilitairen tijdens de oorlogsjaren zowel administratief als operationeel onder de RAF. Zij werden daarvoor bij het reservistenkorps van de RAF, de *Royal Air Force Volunteer Reserve* (RAFVR), gedetacheerd en trokken het Britse luchtmachtuniform aan. De nieuw opgeleide vliegers konden – omdat de Nederlandse legervliegdienst in Groot-Brittannië aanvankelijk nog niet over een eigen eenheid beschikte – vooralsnog nergens anders terecht dan in reguliere RAF-squadrons. Het duurde tot juni 1943 vooraleer voor Nederlandse jachtvliegers de mogelijkheid ontstond om te dienen in een ‘eigen’ eenheid. Voorlopig hield dit eskader, het met Spitfire-jachtvliegtuigen uitgeruste 322 Squadron, zich vooral bezig met defensieve taken zoals de verdediging van Zuid-Engeland tegen Duitse verkenningsvliegtuigen en V-1-vliegende bommen. Vanaf de nazomer van 1944 kwam de nadruk meer en meer te liggen op de ondersteuning van de geallieerde grondtroepen. Ondanks de oprichting van een eigen jachteskader en het feit dat veel nieuw getrainde bommenwerpergezagvoerders en waarnemers van de landmacht voor de duur van de oorlog bij het 320 Squadron van de marine werden gedetacheerd, bleef ook na 1943 een fors percentage oorlogsvliegers van de landmacht bij reguliere Britse eenheden actief. In totaal vlogen 110 Nederlandse oorlogsvliegers voor kortere of langere tijd bij Britse squadrons.

Historiografie

Over de oorlogsgeschiedenis van de RAF zijn de afgelopen decennia vele honderden boeken verschenen. Behalve talloze algemene standaardwerken en een groot aantal deelstudies over de diverse luchtoperaties, is vooral zeer intensief onderzoek verricht naar de inzet en effecten van *Bomber Command* tijdens de strategische bombardementen op Duitsland. Dit is ook een van de thema's waarover tot op de dag van vandaag een levendig debat wordt gevoerd. Daarbij staan niet alleen de resultaten van de bombardementen ter discussie, maar vooral ook het *morale bombing*: het doelbewust bombarderen van burgers. Diverse onderzoekers hebben zich afgevraagd of dit moreel en juridisch gezien wel toelaatbaar was en hebben vraagtekens gezet bij de militaire en politieke effectiviteit. Anderen betogen dat het strategisch luchtoffensief, los van de juridische of morele toelaatbaarheid, wel degelijk een belangrijke rol heeft gespeeld bij het uiteindelijk op de knieën krijgen van Duitsland.⁴ Bij de talloze boeken die over de RAF-geschiedenis zijn geschreven, vallen de publicaties over de buitenlandse oorlogsvliegers in het niet. Sterker nog, dit thema is lange tijd nauwelijks onderwerp van studie geweest.

De Engelstalige historiografie over de van het Europese continent afkomstige oorlogsvliegers in de RAF bestond de eerste decennia na het einde van de Tweede Wereldoorlog vrijwel alleen uit memoires en biografieën. Een van de eerste buitenlanders die zijn ervaringen op papier zette was de Franse luchtaas Pierre Clostermann. In 1948 verscheen zijn autobiografie *Le Grand Cirque*. Drie jaar later verscheen het in het Engels vertaald als *The Big Show* op de markt.⁵ Algemene werken zijn tot het eind van de twintigste eeuw nauwelijks gepubliceerd. Een uitzondering is het in 1959 verschenen *Destiny Can Wait. The History of the Polish Air Force*, de oorlogsgeschiedenis van de Poolse luchtsrijdkrachten.⁶ Dit boek dankte zijn ‘geboorte’ echter vooral aan de Koude Oorlog. In Polen, maar ook in Tsjecho-Slowakije, bestond er geen mogelijkheid om te publiceren over landgenoten die tijdens de oorlogsjaren aan de kant van het ‘kapitalistische’ westen hadden gestreden. Het aandeel van de Poolse en Tsjecho-Slowaakse contingenten in de luchtsrijd dreigde hierdoor in de vergetelheid te raken. Hier wilde de in Londen gevestigde



Een 4.000 pond wegende 'cookie' wordt in mei 1942 in een Wellington van het Canadese 419 Squadron geladen. Over de operationele geschiedenis van de RAF zijn boekenplanken volgeschreven.

Polish Air Force Association, die de na de oorlog in Groot-Brittannië achtergebleven Poolse luchtmachtmilitairen steunde bij het opzetten van een maatschappelijke carrière, verandering in brengen met de publicatie van een boek. De uitgave voldeed aan alle verwachtingen en tot ver in de jaren negentig bleef *Destiny Can Wait* het Engelstalige standaardwerk over de Poolse luchtmacht tijdens de Tweede Wereldoorlog. Dat de uitgave van andere Engelstalige boeken over buitenlandse contingents daarna nog lang op zich liet wachten, was niet zo vreemd. In het communistische Oost-Europa was, zoals gezegd, nauwelijks ruimte voor onderzoek naar de rol van de Poolse en Tsjecho-Slowaakse luchtstrijdkrachten tijdens de Tweede Wereldoorlog. Er zijn drie belangrijke oorzaken aan te voeren waarom ook in West-Europa nauwelijks gedegen studies verschenen. In de eerste plaats komt dit doordat de buitenlandse contingents een betrekkelijk geringe invloed op het oorlogsverloop uitoefenden. Daarnaast neigen van oudsher veel historici naar het vastleggen van de oorlogsgeschiedenis in eigen land.⁷ Deze nationale focus zien we ook terug in de geringe belangstelling in de Angelsaksische landen voor onderzoek naar de buitenlandse oorlogsvliegers. Ten slotte is nog van belang dat voor het intensief en grondig bestuderen van de buitenlandse contingents de onderzoeker naast het Engels ook andere, minder wijdverbreide talen als Pools, Tsjechisch, Noors of Nederlands moet beheersen.

Het duurde tot na de Koude Oorlog voordat enigszins sprake was van een kentering.⁸ Die resulteerde onder meer in de publicatie van de uit twee delen bestaande *The Polish Air Force at War. The Official History* van Jerzy Cynk en een dissertatie van Alan Brown getiteld *The Czechoslo-*

vak *Air Force in Britain 1940-1945*.⁹ De boeken van Cynk concentreren zich op een – soms erg gedetailleerde – beschrijving van de operaties uitgevoerd door de Poolse luchtstrijdkrachten, terwijl de studie van Brown meer de nadruk legt op de politiek-militaire besluitvorming rondom de Tsjecho-Slowaakse luchtstrijdkrachten in Groot-Brittannië.¹⁰ Brown heeft zich tevens gewaagd aan een vergelijkende studie over de Poolse, Tsjechische, Noorse, Nederlandse, Belgische en Franse contingenten in de RAF: *Airmen in Exile. The Allied Air Forces in the Second World War*.¹¹ De Britse onderzoeker toont in dit boek aan dat de politieke en militaire relatie tussen Groot-Brittannië en de Europese bondgenoten ten aanzien van hun luchtstrijdkrachten van land tot land verschilde. Meer recent verscheen *The RAF's French Foreign Legion*, over jachtvliegers van de Vrije Franse Luchtstrijdkrachten in de RAF.¹² De auteur, Harry Bennett, beschrijft niet alleen de moeizame opbouw van De Gaulles luchtwapen in Groot-Brittannië en de luchtoperaties waaraan de Franse jachtvliegers hebben deelgenomen, maar hij gaat ook in op hun achtergrond, hun ervaringen tijdens de oorlogsjaren en hun leven na de oorlog. Over de integratie en inzet van enkele buitenlandse contingenten in de RAF verscheen in recente jaren dus wel een klein aantal Engelstalige publicaties waaraan gedegen fundamenteel onderzoek ten grondslag lag en waarbij de aandacht tevens uitging naar de politiek-militaire besluitvorming rondom de buitenlandse detachementen.

Over het relatief kleine contingent Nederlandse oorlogsvliegers is tot nu toe weinig gepubliceerd. In de buitenlandse literatuur zijn zelfs nauwelijks sporen te vinden van het Nederlandse aandeel in de luchtoorlog. In een van de standaardwerken over de RAF tijdens de Tweede Wereldoorlog, Denis Richards' en Hilary Saunders' *Royal Air Force 1939-1945*, worden bijvoorbeeld, zo constateerde ook Norel, de Nederlandse squadrons nauwelijks vermeld.¹³ Opvallend genoeg is ook in het eigen Nederlandse taalgebied tot op heden relatief weinig bruikbare literatuur verschenen. Deels kan dit worden toegeschreven aan de van oudsher grotere nadruk in de nationale geschiedschrijving op de strijd in eigen land. De aandacht ging hier vooral uit naar de meidagen van 1940, de bevrijding, het verzet en de vervolging van de joden. Een andere belangrijke reden voor het ontbreken van een gedegen allesomvattende Nederlandse studie is dat het vliegend personeel, zoals gezegd, verspreid was over de gehele RAF én diende bij zowel de marine als de landmacht. Deze krijgsmachtdelen waren op hun beurt verantwoording schuldig aan twee aparte ministeries. Deze scheiding heeft er onder meer toe geleid dat tot op heden alleen over het landmachtpersoneel een officiële studie is verschenen: *Het Wapen der Militaire Luchtvaart in de Engelse periode 1940 – 1945* van de hand van Johannes Tammes. Dit boek maakt deel uit van de door de Krijgsgeschiedkundige Afdeling van het Hoofdkwartier van de Generale Staf uitgegeven 'groene serie', waarvan de officiële titel *De strijd op Nederlands grondgebied tijdens de Wereldoorlog II* luidt.¹⁴ Tammes, die een nauwgezette beschrijving van de geschiedenis van de legervliegdiens in oorlogstijd geeft, laat de geschiedenis van de marinevliegdiens in Groot-Brittannië volledig buiten beschouwing. Van een integrale geschiedschrijving over de Nederlandse luchtstrijdkrachten in Groot-Brittannië is dan ook geen sprake.¹⁵

De rest van de Nederlandse historiografie bestaat uit squadrongeschiedenissen en herinneringsliteratuur. Over beide Nederlandse RAF-eenheden – het 320 en het 322 Squadron – zijn ondertussen enkele, in kwaliteit uiteenlopende, boeken verschenen.¹⁶ Van deze publicaties is *De Operaties van 320 Squadron* van de hand van Nico Geldhof wetenschappelijk gezien van de meeste waarde. Het geannoteerde werk doet gedetailleerd verslag van de oorlogsoperaties van de eenheid.¹⁷ Verder publiceerden – zoals in de andere Europese landen – enkele Nederlandse

oorlogsvliegers hun memoires. Deze publicaties zijn over het algemeen van behoorlijke kwaliteit en ook de inhoud is doorgaans betrouwbaar. In 1975 gaf een voormalige waarnemer van het 320 squadron, Hans van der Kop, het boek *Neem het Over* uit, gebaseerd op zijn tijdens de oorlogsjaren minutieus bijgehouden dagboek.¹⁸ Enkele jaren later publiceerde de oud-jachtvlieger Bob van der Stok zijn *Oorlogsvlieger van Oranje*, dat later ook in het Engels werd vertaald.¹⁹ Een belangrijk deel van deze memoires speelt zich af in een Duits gevangenkamp, waaruit de Nederlander in maart 1944 met 75 andere krijgsgevangenen wist te ontsnappen.²⁰ Veruit de bekendste autobiografie is ongetwijfeld *Soldaat van Oranje 40-45* van Erik Hazelhoff Roelfzema. Dit werk bevat vier hoofdstukken over zijn carrière in de RAF.²¹

Studies waarbij de gevechtservaringen van de Nederlandse oorlogsvliegers zelf centraal staan, ontbreken nog. Dat is op zich niet zo bijzonder, want ook in de Angelsaksische literatuur was dit tot voor kort zelden het geval. De zogenaamde *new military history*, ontstaan in 1976 na de publicatie van *The Face of Battle* van John Keegan, is in de historiografie over de Britse luchtmacht nog steeds sterk ondervertegenwoordigd.²² Deze aanpak is primair gericht op het schetsen van de sociale, institutionele, culturele en mentale context van de oorlogvoering. Er is niet zozeer gericht aandacht voor oorlogsoperaties, gevechtstactieken en gebruikte wapensystemen, maar veel meer voor sociale structuren, verhoudingen tussen officieren, onderofficieren en minderen, de ervaringen van militairen en voor de wederzijdse betrekkingen tussen de militaire wereld en de burgermaatschappij. Deze benadering biedt ook ruimte voor de ervaringen van de (gewone) militair. Hoewel de buitenlandse ballingen in de RAF bij uitstek een interessante groep vormen voor een dergelijk onderzoek, heeft slechts één auteur, Adam Zamoyski, hiertoe tot op heden een serieuze poging ondernomen. In 2001 publiceerde deze Brit met Poolse wortels *The Forgotten Few. The Polish Air Force in World War II*, waarin vooral de ervaringen van de Poolse luchtmachtmilitairen in de oorlogsjaren centraal staan.²³

Vraagstelling en opbouw

Samengevat kan worden gesteld dat zowel de Engelstalige als de Nederlandstalige historiografie over de buitenlandse oorlogsvliegers in de RAF nog beperkt is en thematisch gezien grote hiaten vertoont. Daarnaast zijn de boeken die wél over dit onderwerp zijn gepubliceerd, vrijwel allemaal het product van de traditionele militaire geschiedschrijving, waarbij de organisatorische en operationele aspecten de boventoon voeren en de gebeurtenissen vooral worden gezien vanuit het perspectief van een van de beide krijgsmachtleden. Ten aanzien van de oorlogsgeschiedenis van de Nederlandse luchtmacht wil dit boek hierin verandering brengen. Er zal weliswaar tevens aandacht worden besteed aan de meer traditionele aspecten van de militaire geschiedschrijving, zoals de organisatie en inzet van het Nederlandse luchtwapen, maar vooral de achtergrond en de ervaringen van de gevechtsvliegers zelf – ongeacht het krijgsmachtdeel waartoe zij behoorden – zullen in deze studie over het voetlicht worden gebracht. Het grondpersoneel is in deze studie buiten beschouwing gelaten omdat dit nauwelijks tot geen risico's liep bij de uitvoering van de gevechtstaak.

Centraal staat in *'Eenige wakkere jongens'*, waarvan de titel overigens afkomstig is van een wervingsposter voor vliegend personeel uit de oorlogsjaren, de volgende vraag: wat was de achtergrond van de Nederlandse oorlogsvliegers en welke ervaringen deden zij op in de luchtstrijd boven West-Europa? Om deze hoofdvraag te kunnen beantwoorden dienen de volgende deelvragen te

worden onderzocht: in welke zin heeft het kleine Nederlandse contingent op militair, politiek en publicitair vlak een bijdrage geleverd aan de luchtstrijd? Wie waren nu eigenlijk de Nederlandse oorlogsvliegers? Waar kwamen zij vandaan en hoe bereikten zij Groot-Brittannië? Hoe ervoeren zij de oorlog? In hoeverre vormden de Nederlandse oorlogsvliegers een op zichzelf staande groep militairen die, net als dat in de RAF het geval was, qua achtergrond, karakter en motivatie sterk verschilden met vooral de vooroorlogse generatie militaire vliegers in eigen land? Hoe gingen de oorlogsvliegers in Groot-Brittannië om met de spanningen en morele dilemma's van het operationele vliegen? In welke mate was de Nederlandse inzet onder Britse vlag belangrijk voor de overgang van het vooroorlogse propellertijdperk naar het naoorlogse straaltijdperk? En op welke manier speelde de oorlogsperiode een rol van betekenis in het leven van de oorlogsvliegers na 1945?

Om deze hoofd- en deelvragen te kunnen beantwoorden, zal in het eerste hoofdstuk een beeld worden geschetst van de sterk veranderende Britse luchtstrijdkrachten tijdens de Tweede Wereldoorlog. Er is vooral aandacht voor de moeilijkheden die gepaard gingen met de omvorming van de relatief kleine en verouderde organisaties met voornamelijk beroepspersoneel, naar moderne luchtwapens met vooral oorlogsvrijwilligers van allerlei pluimage en van een groot aantal verschillende nationaliteiten. Hierbij wordt nagegaan in hoeverre deze transformatie de operationele inzet van de RAF en de FAA in de weg stond en op welke wijze dit een culturele verandering binnen beide organisaties heeft teweeggebracht. Ten slotte wordt in grote lijnen de bijdrage van de Britse luchtstrijdkrachten aan het oorlogsverloop geschetst. Deze introductie is nodig om te kunnen schetsen in welke organisatie de Nederlandse oorlogsvliegers vanaf 1940 terecht kwamen.

In hoofdstuk twee komt de integratie van de buitenlandse militairen in de RAF aan bod. Beschreven wordt hoe de eigenlijke integratie en organisatie van de *Allied Air Forces* plaatsvond. Voorts wordt nagegaan of de Britse aansturing van de zes contingenten problemen heeft opgeleverd. Tevens wordt in dit hoofdstuk een overzicht gegeven van de overeenkomsten en verschillen tussen de zes landen, wordt uit de doeken gedaan welke taken de buitenlandse oorlogsvliegers hebben uitgevoerd en wordt onder de loep genomen in hoeverre hun opname in de RAF militair en politiek gezien van waarde is geweest.

Daarna wordt in hoofdstuk drie bestudeerd hoe de Nederlandse luchtstrijdkrachten na mei 1940 onder Britse vlag de draad weer oppakten. De aandacht gaat hierbij uit naar de organisatie van het Nederlandse luchtwapen in Groot-Brittannië, de opleiding van nieuw gerekruteerd



Bob van der Stok schreef in 1980 het boek *Oorlogsvlieger van Oranje*, over zijn ervaringen tijdens de Tweede Wereldoorlog.



De leerling-vliegers Gilles de Neve, Coen Manders, Erik Michielsen en Dick ter Beek (van links naar rechts) wachten in april 1942 op het station van Desford op de trein. In hoofdstuk vier wordt stilgestaan bij de achtergrond en herkomst van deze vier oorlogsvliegers en van die van ongeveer negenhonderd van hun collega's.

personeel, de gevechtstaken die Nederlandse oorlogsvliegers hebben uitgevoerd en het weer losweken uit de RAF en de FAA van de Nederlandse eenheden en oorlogsvliegers na de Duitse capitulatie. Er zal onder meer worden geanalyseerd hoe de Nederlandse inzet zich kwalitatief verhiel tot die van de doorsnee RAF- en FAA-eenheden en of de Nederlandse oorlogsvliegers vergelijkbare gevechtsoperaties uitvoerden als hun buitenlandse collega's. Ook zal aan bod komen in welke mate Nederland in politieke, militaire en publicitaire zin profiteerde van het participeren in de luchtstrijd boven Europa.

In het vierde hoofdstuk staan de achtergrond en afkomst van de oorlogsvliegers centraal. Hiervoor is een database samengesteld met statistische gegevens over alle militairen die tussen 14 mei 1940 en 1 januari 1945 een vliegende functie hebben vervuld. Dit waren er ruim 900, van wie er bijna 650 aan gevechtsoperaties hebben deelgenomen. Hoewel het stellen van de tweede cesuur op het moment van de bevrijding van Nederland, 5 mei 1945, op het eerste gezicht wellicht logischer lijkt, is dit het niet omdat in de laatste oorlogsmaanden al tal van zogenaamde oorlogsvrijwilligers vanuit het bevrijde zuiden van het land in Groot-Brittannië terechtkwamen in de RAF. Zij vormden echter een compleet nieuwe generatie die weinig tot geen overeenkomsten had met de oorlogsvliegers. Op basis van de database wordt een profiel van de Nederlandse gevechtsvlieger in de RAF en de FAA getekend en vervolgens vergeleken met de karakterschets van 'de' Nederlandse militaire vlieger van voor de Tweede Wereldoorlog. Bestudeerd zal worden in welke mate de oorlogsvliegers op sociaal, geografisch en religieus vlak verschilden van hun landgenoten die al voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in Nederland beroepshalve als militair vlieger actief waren. Ook zal in dit hoofdstuk worden onderzocht hoe de oorlogsvliegers Groot-Brittannië bereikten en waarom zij zich geroepen voelden zich als vrijwilliger aan te melden, terwijl zij door die keuze grote kans liepen om te verongelukken of te sneuvelen.

De hoofdstukken vijf en zes richten zich op het operationele bestaan van de oorlogsvlieger in de lucht en op de grond. Zij bespreken de gevaren en risico's van de gevechtsvliegerij en de spanningen die in de frontgelederen moesten worden getrotseerd. Tevens wordt geanalyseerd hoe oorlogsvliegers zich hiertegen wapenden en met de spanningen omgingen. Verder komen de morele dilemma's aan de orde die zich bij beschietingen en bombardementen konden voordoen. Nagegaan wordt in hoeverre oorlogsvliegers zich hiermee bezighielden en op welke manier zij dit een plaats gaven bij de dagelijkse uitvoering van hun gevechtstaken. In het verlengde hiervan schetst hoofdstuk zes het beeld van het leven van de oorlogsvlieger op de grond. Het geeft een overzicht van de activiteiten van de oorlogsvliegers op en buiten het vliegveld en beschouwt hun deelname aan de Britse maatschappij in een breder perspectief.

In hoofdstuk zeven, ten slotte, staat de naoorlogse periode centraal. Onderzocht wordt in hoeverre de oorlogsvliegers van waarde zijn geweest voor de wederopbouw van de Nederlandse (lucht)strijdkrachten na de oorlog. Nagegaan wordt of de overgang naar het straaltijdperk bij de legervliegdiens en de invoering van een vliegakampschip bij de marineluchtstrijdkrachten er door zijn vereenvoudigd of juist van weinig betekenis zijn geweest. Verder wordt stilgestaan bij de invloed van de oorlog op de keuze van beroep en woonplaats, passeren de fysieke en mentale gevolgen van de oorlogsvliegerij de revue en komt het publieke imago van de oorlogsvlieger aan bod. De studie wordt afgesloten met een conclusie waarin de hiervoor gedefinieerde hoofd- en deelvragen worden beantwoord.

Bij de totstandkoming van deze studie is een groot aantal verschillende bronnen gebruikt. Het fundament voor het onderzoek is gelegd door de bestudering van talloze documenten in *The National Archives* (TNA) in Londen en het Nationaal Archief (NA) in Den Haag. Daarnaast is veelvuldig gebruikgemaakt van de collecties van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH). De volledige lijst van geraadpleegde archieven en collecties bevindt zich achterin het boek. Hierin zijn overigens niet de gemeente- en streekarchieven opgenomen die zijn benut voor het statistisch onderzoek naar de achtergrond van de oorlogsvliegers. Zij vormden niettemin een uiterst belangrijke schakel in het vergaren van de benodigde gegevens voor de eerdergenoemde database. Absoluut onmisbaar hiervoor waren de diensttijdgegevens van voormalig defensiepersoneel die zich bevinden in de archieven van het Diensten Centrum Documentaire Informatie (DCDI) te Kerkrade. Zonder de welwillende medewerking van deze instelling had nimmer op een zo grondige wijze een statistisch onderzoek naar de achtergronden van de oorlogsvliegers kunnen plaatsvinden. Honderden dossiers van voormalige oorlogsvliegers zijn bestudeerd om gegevens over hun achtergrond te achterhalen. Behalve op archief- en documentatiemateriaal, stoelt deze studie ook voor een belangrijk deel op interviews die (vooral) in de periode 1997-2001 zijn afgenomen met ruim veertig oorlogsvliegers en een aantal leden van het grondpersoneel. Voorts is uitvoerig gecorrespondeerd en zijn talloze gesprekken gevoerd met directe familieleden van oorlogsvliegers. De contacten met de nabestaanden leidden niet zelden tot een nieuwe informatiestroom in de vorm van dagboeken, originele brieven en fotomateriaal. Tot slot is gebruikgemaakt van talloze boeken, tijdschriften, memoires en krantenberichten. Los van de uitkomsten van dit onderzoek kan in ieder geval worden geconcludeerd dat verspreid over allerlei archieven en instellingen een grote hoeveelheid informatie over de Nederlandse oorlogsvliegers is te vinden. In dat opzicht had Norel het begin jaren zestig, toen hij zich wendde tot de Luchtmacht Voorlichtingsdienst in Den Haag, het niet bij het rechte eind. Of het door hem geschetste beeld van de Nederlandse oorlogsvliegers als jonge dappere kerels, vol van vaderlandsliefde en uitblinkend door moed, doorzettingsvermogen en opofferingsgezindheid wél opgaat, zal deze studie moeten uitwijzen.



Een 22.000 pond wegende *Grand Slam* wordt door een kraan op een beladingswagen getild. Dit type bom werd voor het eerst gebruikt op 14 maart 1945 tijdens een bombardement op het viaduct van Bielefeld.

1 | De vleugels uitgeslagen

“The Navy can lose us the war, but only the Air Force can win it. Therefore our supreme effort must be to gain overwhelming mastery in the air. The fighters are our salvation, but the bombers alone provide the means of victory. (...) In no other way at present can we hope to overcome the immense military power of Germany.”

(Winston Churchill, 1940)

Onherkenbare metamorfose

Het begin van de Tweede Wereldoorlog op 3 september 1939 vormde in tal van opzichten een belangrijke cesuur in de geschiedenis.¹ Ook voor de historie van de Britse luchtmacht – bestaande uit de zelfstandige *Royal Air Force* (RAF) en de *Fleet Air Arm* (FAA) van de marine – gold het als het begin van een nieuw tijdperk. De oorlogsdeelname ging gepaard met een grote expansie en modernisering van de RAF en de FAA, die hierdoor een totaal ander karakter en aanzien kregen. Van kleine, elitaire strijdmachten met hoofdzakelijk verouderd materieel en beroepspersoneel uit de hogere sociale milieus, transformeerden zij tot multifunctionele, moderne luchtwapens, met duizenden oorlogsvrijwilligers en dienstplichtigen – mannen én vrouwen – uit alle lagen van de samenleving. Deze omwenteling ging niet zonder slag of stoot. Dit hoofdstuk behandelt de problemen die zich openbaarden bij de expansie en modernisering van de RAF en de FAA, de gevolgen die dit had op het sociaal-culturele vlak en de uiteindelijke rol die de Britse luchtmacht speelden bij de oorlogvoering in vooral West-Europa.

Een vliegclub voor nette heren

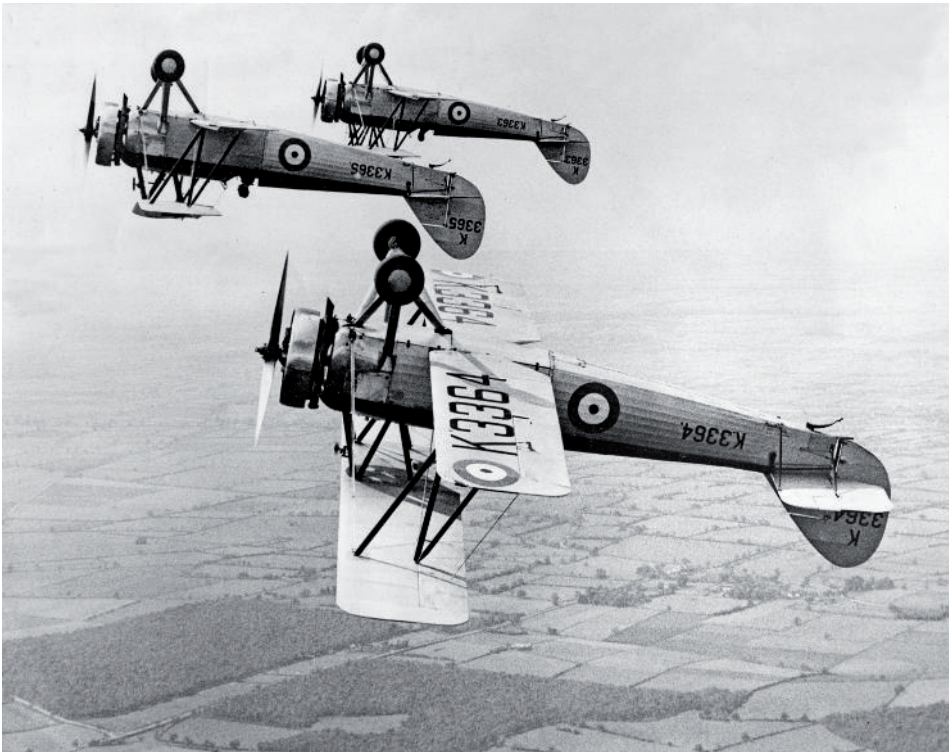
Op 1 april 1918 ontstond, door de samenvoeging van het *Royal Flying Corps* van het leger en de *Royal Naval Air Service* van de marine, de *Royal Air Force* (RAF). Hiermee kreeg Groot-Brittannië als eerste natie ter wereld de beschikking over een eigen, zelfstandige luchtmacht.² Het nieuwe krijgsmachtdeel ging rechtstreeks ressorteren onder het korte tijd eerder in het leven geroepen *Air Ministry*, dat zowel de militaire als civiele luchtvaart onder zijn hoede kreeg.³ De eerste maanden na de oprichting groeide de *junior service* nog fors tot bijna 300.000 militairen, maar het einde van de Eerste Wereldoorlog, in november 1918, vormde de opmaat tot een forse reorganisatie en inkrimping. Direct na de wapenstilstand verruilde de overgrote meerderheid het uniform voor burgerkleden, werd een groot deel van het materieel afgestoten en werden de meeste gevechtseenheden ontbonden. In maart 1920 telde de RAF nog maar 26.000 man en slechts 25 gevechtseenheden. Van deze squadrons bevond zich minder dan de helft in Groot-Brittannië zelf. De rest was gestationeerd in de overzeese gebiedsdelen.⁴ De vredesluchtmacht moest door de snelle ontbinding van veel eenheden en de demobilisatie van het meeste personeel, vanaf

begin jaren twintig dus weer goeddeels vanaf de grond worden opgebouwd. Daarbij speelde *air marshal* Hugh Trenchard, die tussen 1919 en 1930 de functie van *chief of the air staff* bekleedde, een sleutelrol. Hij had voor de opbouw en instandhouding van de naoorlogse RAF slechts zeer beperkte financiële middelen voorhanden.⁵ Dit was echter niet zijn enige zorg. De twee *senior services*, die fel gekant waren geweest tegen de vorming van een zelfstandige luchtmacht, begonnen na het neerleggen van de wapens direct te pleiten voor de ontbinding van de RAF en de terugvloeiing van het personeel en materieel naar hun eigen organisaties. Zij hielden vanzelfsprekend het gebruik van vliegtuigen ter ondersteuning van de grondtroepen en voor de verdediging van de vloot liever in eigen hand. De landmacht noch de marine slaagde in haar opzet, hoewel de *Royal Navy*, zoals we nog zullen zien, kort voor de Tweede Wereldoorlog wel weer ging beschikken over een eigen vliegdiens, de FAA.

Dat de RAF haar zelfstandigheid behield, kwam vooral doordat zij zichzelf presenteerde als een geschikt instrument voor het neerslaan van 'opstandige elementen' in de uithoeken van het Britse rijk.⁶ Deze manier van opereren, die ook wel bekendstond als *air policing*, werd voor het eerst in 1920 in Somalië beproefd. Een klein aantal vliegtuigen wist, in samenwerking met een beperkte hoeveelheid grondtroepen, binnen drie weken een groep oproerlingen uit elkaar te slaan en de orde te herstellen.⁷ Door dit succes was *air policing* ook direct populair bij Britse politici, die vooral zochten naar een manier om de defensie-uitgaven te reduceren. In vergelijking met de inzet van grondtroepen, was het gebruik van vliegtuigen een stuk goedkoper. Bovendien kon vanuit de lucht een veel groter gebied worden bestreken en werd het aantal eigen slachtoffers er aanzienlijk door beperkt.⁸ Hoewel de RAF haar bestaanszekerheid na de Eerste Wereldoorlog voor een belangrijk deel aan de financieel doelmatige *air policing*-taak ontleende, heeft deze vorm van inzet, die zoals gezegd uitsluitend plaatsvond in de uithoeken van het Britse rijk, nauwelijks de interne ontwikkeling en doctrinevorming van het krijgsmachtdeel beïnvloed.⁹

Trenchard, die tijdens de laatste maanden van de Eerste Wereldoorlog commandant was geweest van de luchtvloot met zware bommenwerpers, de *Independent Force*, beschouwde het uitvoeren van strategische bombardementen namelijk veel meer als de *raison d'être* van de RAF. Net als zijn tijdgenoten Giulio Douhet en Billy Mitchell was hij er heilig van overtuigd dat bommenwerpers bij de beslechting van toekomstige conflicten een centrale rol zouden spelen.¹⁰ Door ver in vijandelijk gebied door te dringen en het industriële en bestuurlijke hart van de tegenstander uit te schakelen, konden zij de vijand een zogenaamde *knock out blow* toedienen. Een oorlog kon daardoor in een mum van tijd en zonder een confrontatie op zee of op de grond worden beslecht. Niet de feiten bepaalden deze oplossing, maar een ongefundeerd geloof in de potentie van het vliegtuig en dan in het bijzonder de bommenwerper. "Our believe in the bomber, in fact, was intuitive – a matter of faith", blikte 'bomber baron' John Slessor na de Tweede Wereldoorlog terug.¹¹ Dit onvoorwaardelijke vertrouwen in de effectiviteit van het vliegtuig als aanvalswapen, was in de eerste plaats gebaseerd op het in deze tijd in veel luchtmachtkringen heersende idee dat luchtaanvallen de maatschappelijke en economische structuren van een land op betrekkelijk eenvoudige wijze konden laten instorten. In de tweede plaats kwam een eigen, strategische, oorlogstaak voor de RAF uitstekend van pas om haar zelfstandigheid te benadrukken ten opzichte van de *senior services*.

Door dit blinde vertrouwen in de offensieve capaciteiten van het luchtwapen ging de RAF-leiding, al dan niet bewust, voorbij aan talloze problemen die aan deze manier van optreden waren verbonden, zoals het vliegen bij duisternis en onder slechte weersomstandigheden, de kwetsbaarheid van bommenwerpers tegenover jachtvliegtuigen en de mentale weerbaarheid



Drie Avro Tutor-lesvliegtuigen van de *Central Flying School* draaien in 1935 een looping tijdens de training voor de *RAF Display*, een jaarlijks gehouden vliegshow te Hendon.

van burgers.¹² Door het bagatelliseren en soms ronduit negeren van al deze aspecten kon in de jaren twintig en dertig de strategische inzet de planning en besluitvorming binnen de RAF blijven domineren en ook later, tijdens de Tweede Wereldoorlog, de leidende gedachte binnen de *air staff* blijven. Een van de directe consequenties hiervan was wel, dat andere inzetmogelijkheden allengs minder aandacht kregen. Zo verdween de ondersteuning van grondtroepen – nog een van de hoofdtaken tijdens de Eerste Wereldoorlog – steeds verder naar de achtergrond.¹³ Ook het gebruik van vliegtuigen boven zee, zoals bij de onderzeebootbestrijding, werd in de jaren van het Interbellum meer en meer als een relatief onbelangrijke neventaak beschouwd. Illustratief hiervoor was bijvoorbeeld, dat de maritieme component van de RAF in 1924 nog slechts uit één flight torpedobommenwerpers en vijf squadrons met dekvliegtuigen bestond.¹⁴

Bij de wederopbouw van het krijgsmachtdeel na 1918 legde Trenchard grote nadruk op het creëren van een eigen identiteit, het bevorderen van een esprit de corps en het behoud van de tijdens de Eerste Wereldoorlog gevormde ‘tradities’.¹⁵ Tegelijkertijd stelde hij alles in het werk om het krijgsmachtdeel een elitaire uitstraling te geven. Op deze manier kon een meer gelijkwaardige positie naast het leger en de marine in het defensiebestel worden ingenomen én kon voldoende technisch hoogwaardig geschoold personeel worden aangetrokken. Hieraan had de RAF veel meer behoefte dan de andere krijgsmachtdelen. Voor beide doeleinden was het volgens Trenchard van het grootste belang dat het krijgsmachtdeel beschikte over eigen opleidingsinstituten, zoals een officers-

academie, een technische school en een stafschool.¹⁶ Aldus geschiedde. De in 1919 te Cranwell gestichte officersacademie verzorgde de opleiding van een groot deel van de beroepsofficieren. Om voor de officersopleiding in aanmerking te komen werd een degelijke achtergrond – naast de fysieke en mentale geschiktheid – als een van de belangrijkste voorwaarden beschouwd. Een kandidaat moest ‘the quality of a gentleman’ bezitten en de rekrutering van cadetten – ongehuwde, blanke jongemannen van tussen de 17 en 21 jaar – verliep, net als bij het leger en de marine, vrijwel uitsluitend via internaten en universiteiten. Geïnteresseerde jongemannen moesten wel behoorlijk gefortuneerd zijn: in 1934 kostte een jaar opleiding op Cranwell £100.-, terwijl voorafgaand aan de toetreding tot de officersacademie voor de aanschaf van uniformen, uitrusting en boeken ook nog eens eenmalig £100.- moest worden neergeteld.¹⁷ De beroepsofficieren die via Cranwell de RAF instroomden gingen allemaal deel uitmaken van de zogenaamde *general duties branch*, die zich toelegde op de verschillende activiteiten die nodig waren om het vliegbedrijf draaiende te houden. Door hen tevens te scholen tot vlieger, hoopte Trenchard te voorkomen dat er een ‘non-flying bureaucracy’ zou ontstaan. De keerzijde van deze maatregel was dat de RAF zich in de jaren twintig en dertig ontwikkelde tot een door vliegers gedomineerde luchtmacht, zonder échte specialisten op technisch, logistiek en administratief gebied.¹⁸

Behalve via Cranwell, was het voor jongemannen tevens mogelijk na de afronding van een universitaire studie toe te treden tot het beroepsofficierskorps. Een van de manieren om hun interesse



Wing commander Vernon Brown geeft uitleg over de Bristol F2B aan een aantal leden van het Cambridge University Squadron. Met de instelling van university squadrons hoopte de RAF-leiding goed opgeleide jongemannen uit de betere milieus aan te trekken voor een functie als officier-vlieger.