

Niet-Britse personeel in de RAF tijdens de Slag om Engeland en daarna.



Uit Wikipedia, de vrije encyclopedie.

Bewerkt door H.M. Somsen voor www.oudzelhem.nl.

De Britse Royal Air Force (RAF) en Fleet Air Arm (FAA) had niet-Brits personeel opgenomen bij het begin van de Tweede Wereldoorlog. Er waren vrijwilligers van de Britse overzeese gebiedsdelen en vluchtelingen en ballingen uit landen in Europa.

Op de RAF gedenkteken lijst staan voor de Battle of Britain 574 piloten uit andere landen dan het Verenigd Koninkrijk die dienst hebben gedaan, tijdens de periode van 10 juli tot 31 oktober 1940, samen met 2.353 Britse piloten. De cijfers wijken enigszins af van de deelnemers aan de Battle of Britain Londen Monument gegraveerd, welke is onthuld op 18 september 2005. Vliegeniers, ongeacht hun nationaliteit, die tijdens de Slag met Britse eenheden vloegen zijn gezamenlijk bekend, na een term bedacht door Winston Churchill, als "The Few".

Nationaliteit	Nummer
 Polen	145
 Nieuw-Zeeland	135
 Canada	112
 Tsjecho-Slowakije	88
 Ierland	41
 Australië	32
 België	30
 Zuid-Afrika	25
 Frankrijk	13
 Verenigde Staten van Amerika	11
 Zuid-Rhodesië	3
 Britse Ceylon	1
 Jamaica	1
Onbekend	7

Inhoud

- 1 Achtergrond
- 2 Bijdrage per land
 - 2.1 Australië
 - 2.2 België
 - 2.3 Canada
 - 2.4 Tsjechoslowakije
 - 2.5 Ierland
 - 2.6 Nieuw-Zeeland
 - 2.7 Polen
 - 2.8 Zuid-Afrika
 - 2.9 Verenigde Staten

Achtergrond

Voorafgaand aan het uitbreken van de oorlog, met het oog op de verslechterende situatie in Europa, was de RAF begonnen aan een reeks van uitbreidingsplannen. Deze omvatten kortedienst overeenkomsten voor piloten van de luchtmacht van andere Britse Gemenebest landen, namelijk Australië, Canada, Nieuw-Zeeland, Zuid-Afrika en Zuid-Rhodesië.

De regeringen van Australië, Canada, Nieuw-Zeeland en het Verenigd Koninkrijk, creëerde op grond van een in december 1939 ondertekende overeenkomst, het Britse Commonwealth Air Training Plan (BCATP), ook bekend als het Empire Air Training Scheme. (Piloten opleidingen) Het plan had drie belangrijke gevolgen: ten eerste, voor de gezamenlijke militaire vliegtuigbemanningen werden trainingsfaciliteiten opgezet in elke lidstaat, evenals Zuid-Rhodesië, ten tweede, deze luchtmacht vormden ook een gemeenschappelijke pool van het boordpersoneel en het grondpersoneel, die zijn opgeleid om eenheden volgens de operationele behoeften en ongeacht de nationaliteit te ondersteunen en in de derde plaats, onder artikel XV van de overeenkomst, de Royal Australian Air Force (RAAF), Royal Canadian Air Force (RCAF) en Royal New Zealand Air Force (RNZAF) gevormde squadrons voor de indienst treding onder RAF operationeel controle. Deze zogenaamde "Artikel XV Squadrons" kregen nummers in de 400-serie, om verwarring met de andere RAF-eenheden te voorkomen. Andere squadrons van verschillende luchtmachten dienden onder controle van de RAF tijdens de Slag om Engeland en weer andere eenheden, meestal vanuit de RAAF samengesteld, werden RCAF en RNZAF personeel gevormd binnen de RAF zelf. De meeste van deze eskaders en personeel waren nog in opleiding en / of waren niet betrokken bij vecht operaties tijdens de Battle of Britain, hoewel het No 401 Squadron RCAF (voorheen nr. 1 Squadron RCAF) deel nam aan operaties in augustus 1940.

Bijdrage per land

Australië.

Toen de oorlog begon, dienen ongeveer 450 Australische piloten in de Royal Air Force.

Australië was een van de eerste landen die de oorlog verklaarde aan Duitsland en de Royal Australian Air Force (RAAF, voorheen de Australian Flying Corps) was een van 's werelds oudste Luchtmachten, die tijdens de Eerste Wereldoorlog, in het Midden-Oosten en Europa diende. Onder het Empire Air Training Scheme (EET). kregen de bemanningen in Australië de basistraining, voordat ze naar Canada gingen voor specialistische training. In totaal dienden 19 RAAF bommenwerper, jager, verkenning en andere squadrons in Groot-Brittannië, bij de Desert Air Force, in Noord-Afrika en in het Middellandse Zeegebied. Doordat de Britse fabrieken werden gebombardeerd door de Luftwaffe, creëerde de Australische regering het Department of Aircraft production (DAP) om de luchtmachten van de Commonwealth te voorzien van vliegtuigen. Ook de RAAF werd uitgerust met lokaal gebouwde versies van Britse ontwerpen, zoals de DAP Beaufort torpedobommenwerper.



Australische bemanning van een Vickers Wellington-bommenwerper op de Britse luchtmachtbasis Leconfield; 1943.

Lieutenant Paterson Clarence Hughes (19 september 1917 tot 7 september 1940), van het 234 Squadron RAF, die 14 succesvolle vliegtuig uitschakelingen voor zijn dood op 22 jarige leeftijd uitvoerde in 1940.

Hij was een Australische gevechts piloot die zich onderscheidde en in actie werd gedood tijdens de Battle of Britain. Hughes was aanvankelijk een Royal Australian Air Force (RAAF) officier, van aan de Britten overgedragen Royal Air Force voorafgaand aan de Tweede Wereldoorlog.

Met een totaal van 37.000 vliegtuig bemanning leden werd in de periode 1939-1945 getraind in Australië. Echter, de stroom van RAAF personeel om de Europese oorlogsvoering werd afgeremd door drie factoren: ten eerste, de oprichting van een massaal uitgebreide training proces betekende dat de eerste gevechts piloten opgeleid door de RAAF tijdens de oorlog pas in november 1940 een diploma kregen. Ten tweede, het RAAF principe benadrukte dat de leger onderdelen ondeling samenwerken in de derde plaats, de Australische autoriteiten grote nadruk leggen op een bepaling van EATS, dat dit samengestelde personeel moet dienen met eenheden uit hun eigen luchtmacht, daardoor waren, door het Artikel XV, de gevecht squadrons binnen de RAAF niet operationeel in Europa tot medio 1941

Niettemin, meer dan 30 Australiërs dienden in het RAF Fighter Command tijdens de oorlog. De hoogst scorende Australische gevechts piloot tijdens de oorlog was Flight



Paterson Clarence Hughes in 1940

In het Europese oorlogsgebied was het RAAF personeel vooral vermeldenswaardig in RAF Bomber Command. Ze vertegenwoordigden 2 procent van al het RAAF personeel tijdens de oorlog, maar tekenden wel voor 23 procent van alle verliezen. Deze statistieken worden verder verduidelijkt door het feit dat het 460^{ste} Squadron RAAF, dat vooral met Avro Lancasters vloog, bestond continu uit ongeveer 200 man luchtpersoneel, maar van diezelfde eenheid vonden 1.018 man de dood. Het squadron was dus gewoon vijf keer weggevaagd.

Bij het begin van de oorlog in de Pacific en de snelle opmars van de Japanse troepen werd het Australische vasteland voor de eerste keer bedreigd. De RAAF was niet goed voorbereid op de noodsituatie en hadden in eerste instantie een verwaarloosbare troepenmacht om in te zetten in de Pacific. Het vernietigende bombardement van Darwin op 14 februari 1942 maakte dat punt duidelijk. Een aantal RAAF squadrons werden van het noordelijk halfrond teruggehaald al bleef een substantieel aantal er tot het einde van de oorlog. Tekorten aan jagers en grond aanvalsvliegtuigen leidden tot de aanschaf van in de Verenigde Staten gebouwde Curtiss P-40 Kittyhawks en het snelle ontwerp en productie van de eerste Australische jager, de CAC Boomerang. RAAF Kittyhawks speelden een belangrijke rol in de oorlogsvoering in Nieuw-Guinea en de Salomonseilanden, vooral in operaties als de Slag om Milne Bay.

Als gevolg van de Empire Air Training Scheme (de piloten opleiding) hebben ongeveer 20.000 Australiërs gediend in andere Commonwealth luchtmachten in Europa tijdens WO II. In totaal hebben 216.900 mannen en vrouwen in de RAAF gediend, waarvan er 11.061 sneuvelden.

Het 10^{de} Squadron RAAF, het watervliegtuigen squadron, werd ook tijdelijk overgeplaatst naar Groot-Brittannië, als onderdeel van de Coastal Command.



België.

Ondanks het feit dat België zelf voor de oorlog een kleine luchtmacht bezat, is een aanzienlijk aantal Belgische piloten erin geslaagd om Groot-Brittannië na de Belgische overgave in 1940 te komen helpen. In februari 2012, erkent de RAF officieel, dat 30 Belgische piloten hebben deelgenomen aan de Slag om Engeland, van wie er 18 werden gedood tijdens de actie. Hoewel twee, met alleen Belgische piloten, eskaders later werden gevormd in de oorlog, zijn zij tijdens de Battle of Britain gemengd met de Britse eenheden. Echter, de 235 en 236 Squadrons hadden uitzonderlijk grote aantallen Belgische piloten in verhouding tot de Engelse piloten, respectievelijk 8 en 6 personen.

Canada.

Veel Canadezen dienden in de squadrons die de *Luftwaffe* in de zomer van 1940 versloegen. Hoewel de RAF vermeldt dat slechts 83 Canadese gevechts piloten mee vlogen op deze operaties tijdens de Battle of Britain, claimt de RCAF de werkelijke cijfers en dat was meer dan 100 piloten. Waarvan 23 tijdens de Slag om Engeland om kwamen en 30 anderen later in de oorlog om kwamen. Nog eens 200 Canadese piloten vochten samen met het RAF Bomber Command en RAF Coastal Command tijdens de oorlog periode en ca. 2.000 Canadezen diende als grondpersoneel.

Hiervan waren 26 piloten uit het 1^{ste} Squadron RCAF, zij vlogen Hurricanes vliegtuigen. Het eskader is kort na de slag om Duinkerken in Groot-Brittannië aangekomen met 27 officieren en 314 personen grondpersoneel. Dit squadron zou later opnieuw worden genummerd als het 401^{ste} "City of Westmount" Squadron RCAF, in overeenstemming met artikel XV van het Britse Gemenebest Air Training Plan (zie hierboven). De slag van Duinkerken was een belangrijke slag in de Tweede Wereldoorlog tussen de geallieerden en Duitsland. Als onderdeel van de *Slag van Frankrijk* op het Westelijk Front, de Slag om Duinkerken was de verdediging en de evacuatie van Britse en geallieerde strijdkrachten in Europa van 26 mei tot 4 juni 1940.



Een Britse soldaat op de stranden van Duinkerken bij de beschietingen van Duitse vliegtuigen.



Hurricane Mk I (R4118), die vocht in de Battle of Britain

Het 1^{ste} Squadron maakte een ongunstige start in dienst bij het Fighter Command, toen zij op 24 augustus 1940 twee van haar Hurricanes aanzagen tijdens een vlucht van Bristol Blenheims voor Junkers Ju 88s, schieten ze op eigen toestellen met bemanning, een voorbeeld van wat nu bekend is als "Eigen vuur". Eigen vuur komt voort uit de verwarring die inherent zijn aan oorlogsvoering. Het staat onder zware kritiek, omdat het kan worden gebruikt als een excuus voor slechte planning, zwak of gecompromitteerd intelligentie en incompetent opdrachten.

Het 1^{ste} Squadron werd de eerste RCAF eenheid die op 26 augustus 1940 de strijd aangingen tegen de vijandelijke vliegtuigen met Duitse bommenwerpers boven Zuid-Engeland. Zij beweren dat zij drie toestellen neergeschoten en vier beschadigd hebben, met het eigen verlies van een piloot en een vliegtuig. Medio oktober vertelt het 1^{ste} squadron, 31 vijandelijke vliegtuigen vernietigt en waarschijnlijk 43 beschadigd te hebben tegen het eigen verlies van 16 vliegtuigen en drie piloten.

Andere Canadezen waren verspreid over RAF squadrons, en op de tweede dag van de Slag om Engeland, 11 juli, leed Canada haar eerste gevechts piloot slachtoffer. In een *Luftwaffe* aanval op de Royal Navy Dockyard marinebasis in de haven van Portland. *Portland Harbour* ligt naast de *Isle of Portland*, uit Dorset, aan de zuidkust van Engeland en een van de grootste kunstmatige havens in de wereld.

Pilot Off D.A. Hewitt van Saint John, New Brunswick, vliegend met een groep van het 501 Squadron RAF, viel een Dornier Do-17 bommenwerper aan en werd zelf geraakt. Zijn vliegtuig stortte in zee. Een andere Canadese piloot, Richard Howley, overleed acht dagen later. Verschillende Canadese vliegeniers vlogen hierbij samen met het 303 (Polish) Squadron.

Het 303 ("Kościuszko") Poolse Eskader van de gevechtspiloten (Pools : 303 Dywizjon Myśliwski ". Warszawski im Tadeusza Kościuszki") was een van de 16 Poolse squadrons in de Royal Air Force (RAF) tijdens de Tweede Wereldoorlog. Het was de hoogst scorende RAF squadron van de Battle of Britain.

Het eskader werd vernoemd naar de Poolse en held Generaal Tadeusz Kosciusko en de gelijknamige Poolse 7 luchtdivisie, opgericht door Merian C. Cooper. Het 303 squadron diende in Polen tijdens de Pools-Russische oorlog in 1919-1921.

Het 303 squadron werd in juli 1940 opgericht in Blackpool- Groot-Brittannië, voor vluchten vanaf RAF vliegbasis Northolt op 2 augustus als onderdeel van een overeenkomst tussen de Poolse regering in ballingschap en het Verenigd Koninkrijk .

Een totaal van 12 Canadese piloten in de Royal Air Force vloog met het 242 Squadron RAF op verschillende momenten voor de Battle of Britain. Op 30 augustus, onder het bevel vliegend van Squadron Leader Douglas Bader, ontmoette de negen vliegtuigen van het 242 Squadron, 100 vijandelijke Duitse vliegtuigen boven Essex. Het 242 Squadron beweerde 12 zeges te hebben gehad en geen eigen verlies.

Canadezen sloegen ook de laatste grote aanval bij daglicht af van de *Luftwaffe* op 27 september, 303 Squadron en 1 Squadron RCAF, vielen de eerste golf van vijandelijke bommenwerpers aan. Zeven vliegtuigen werden geclaimd vernietigd te zijn of waarschijnlijk vernietigd en zeven werden beschadigd.

De top Canadese topscorer tijdens de Slag was Flight Lieutenant H.C. Upton, hij trad in februari toe tot het 43^{ste} squadron. H.C. Upton is neergeschoten door een Heinkel He 111 op 12 juli 1941. Upton werd bekroond met de DFC op 29 april 1941.

H.C. Upton van het 43^{ste} squadron RAF, beweerde 10-25 vliegtuigen tijdens de Slag om Engeland neergeschoten te hebben.

Tsjecho-Slowakije.



Josef František

Bijna 90 Tsjechoslowaakse piloten vlogen in de Battle of Britain, met het 310 Squadron en 312 Squadron, die tijdens de Slag om Engeland operationeel werd. Samen met Tsjechoslowaakse piloten in andere RAF-eenheden, in totaal 88 Tsjecho-Slowaken (86 Tsjechen en 2 Slowaakse) gevechts piloten beweert bijna 60 lucht *kills*. En negen piloten werden gedood. De top Tsjechische gevechts piloot was Sgt. Josef František. Hij vloog met het 303 squadron Poolse Eskader en claimde 17 bevestigde *kills*, die hem de hoogste scorende geallieerde piloot in de Battle of Britain maakte.

Veel van de Tsjechische piloten zijn na de annexatie van hun land maart 1939 naar Frankrijk gevlucht en zijn daar de veteranen van de *Armée de L'Air* geworden.

Op de internetsite van www.oudzelhem.nl onder WO II Bronckhorst, is een artikel over de Poolse luchtmacht tijdens WO II in Frankrijk en Engeland en hun aandeel bij het ondersteunen van de grondtroepen tijdens de bevrijding van Nederland.

De deelname van de Tsjechoslowaakse piloten in de Battle of Britain werd afgebeeld in Jan Svěrák's 2001 film [Dark Blue World](#).

Ierland.

Van de ongeveer 15 Ieren uit de Ierse Republiek, en 26 uit Noord-Ierland die een belangrijke rol in de Slag om Engeland hebben gespeeld, was het Brendan "Paddy" Finucane, die op een totaal van 32 vijandelijke vliegtuigen neergeschoten claimde in 1942. Hij was de oudste van vijf kinderen Finucane, Brendan groeide op in Dublin, en zijn vader was betrokken bij de Paasopstand van 1916. De familie verhuisde naar Engeland in 1936, Brendan werd lid van de Royal Air Force op 17 jarige leeftijd. Hij werd operationeel gevechts piloot in juli 1940 en werd neergeschoten in zijn eerste Bf 109 op 12 augustus, na een periode van 51 dagen in 1941. Hij zou de volgende dag een nieuwe Bf 109 het krijgen. Finucane beweerde in zijn loopbaan 16 Messerschmitt met zijn Bf 109 gevechts toestel te hebben neergeschoten, hij vloog met een Australisch eskader. "Paddy" Finucane was de jongste *wingcommandant* in de RAF. Een rang die hij kreeg op 21 jarige leeftijd. Hij werd dodelijk getroffen op 15 juli 1942. Hoewel de Republiek Ierland neutraal was, waren veel mannen lid van de Britse Royal Air Force doordat Noord-Ierland, dat een deel van het Verenigd Koninkrijk is bij oorlog met Duitsland betrokken werd.



Paddy Finucane

Nieuw-Zeeland.



Keith Park

De Koninklijke Luchtmacht van Nieuw Zeeland (RNZAF) is opgericht als een afzonderlijke dienst in 1937, maar met minder dan 1200 personeelsleden in september 1939 in dienst. The Empire Air Training Scheme (zoals de BCATP in Nieuw-Zeeland en Australië bekend was), had geleid tot ongeveer 100 RNZAF piloten die naar Europa werden gezonden op het moment dat daar de strijd begon.

Het werd gevormd uit Nieuw-Zeeland delen van de Britse Royal Air Force , als een onafhankelijke luchtmacht, hoewel veel RNZAF vliegtuigbemanning is blijven werken in de Royal Air Force tot het einde van de jaren 1940.

In tegenstelling tot de andere landen, heeft Nieuw-Zeeland tot dat moment geen diensplicht op de vliegtuigbemanningen in dienst van de RNZAF squadrons, door dienstplicht komt er een versnelling van in dienst treding en opleiding. Een jaarlijks aantal van 1500 volledig opgeleide piloten werd bereikt in januari 1941 tot een piek van meer dan 1000 gevechts vliegtuigen in 1945. In 2010 gekrompen tot ca. 62 vliegtuigen, gericht op maritieme patrouille en transport taken ter ondersteuning van de Koninklijke Marine van Nieuw Zeeland en het leger van Nieuw Zeeland. De Air Force wordt geleid door een lucht vice-marshall die benoemd is als hoofd van Air Force .

Het RNZAF motto is hetzelfde als dat van de Royal Air Force, *Per ardua ad astra*, wat betekent: "Door tegenslag naar de sterren."

De meest prominente Nieuw-Zeelander in de Slag om Engeland was Air Vice Marshal Keith Park, een hoog scorende gevechts piloot in de Eerste Wereldoorlog en een lid van de RAF sinds haar oprichting. Hij was commandant van de 11^{de} Group RAF, die werd belast met de verdediging van Londen en het zuidoosten van Engeland. Een man met leiderschap, door zijn kalme oordeel en zijn vaardigheid, de beste optie voor deze taak.

De RAF heeft grote erkenning voor het 135^{ste} Fighter Command, de vliegtuigbemanning uit Nieuw-Zeeland die in de Slag om Engeland gediend hebben. Verschillende Nieuw-Zeelandse gevechts piloten hadden hoge scorers, waaronder Plt Offr Colin Gray (nr. 54 Squadron RAF) met 14 treffers, Fg Offr Brian Carbury (No 603 Squadron RAF) 14 treffers en Plt Offr Alan "Al" Deere (54 Squadron), 12 treffers.

Brian John George Carbury is geboren in Wellington Nieuw Zeeland op 27 februari 1918 en had de pech neergeschoten te worden door de eerste Duitse vliegtuigen boven Brits grondgebied. Gelukkig niet dodelijk, hij overleed op 31 juli 1961 op 43 jarige leeftijd in Wycombe- Buckinghamshire-Engeland. Hij was dus in Engeland blijven wonen.



Pit offr Colin Gray



embleem van het 54^{ste} squadron.

Polen.



303 squadron piloten. LR: Fg Offr Feric, Flight Lieutenant Kent, Fg Offr Grzeszczak, Plt Offr Radomski, Plt Offr Zumbach, Plt Offr Łokuciewski, Fg Offr Henneberg, Sgt Rogowski, Sgt Szaposznikow (in 1940)

Na de Duitse inval in Polen, zijn vele Poolse piloten ontsnapt en hebben hun weg naar Frankrijk en Groot-Brittannië gevonden. Tot Duitse invasie van Frankrijk mei 1940. Van de 1600 Poolse piloten die beschikbaar waren om de luchtmacht van de Franse strijdkrachten te vormen, hebben naar schatting slechts ongeveer 150 personen actief deel genomen aan de strijd. Veel van dit personeel vluchtte rond de val van Frankrijk naar het Verenigd Koninkrijk. Midden 1940 zijn zo'n 35.000 Poolse piloten, soldaten en matrozen naar Groot-Brittannië vertrokken, waaruit de grootste buitenlandse militaire macht in het land ontstond; waarvan 8500 vliegeniers waren. Velen waren lid van de Poolse luchtmacht die gevochten hadden tegen de *Luftwaffe*. Echter, het ministerie van luchtvaart en de RAF onderschatten hun potentiële waarde in de strijd tegen de *Luftwaffe*. Het merendeel van de Polen zijn geplaatst op de RAF bommenwerpers of bij de de RAF Volunteer Reserve. Mannen tussen de 18 en 25 jaar oud waren toegelaten voor deeltijd onderwijs als piloten, waarnemers en mobiele operators.

Op 11 juni 1940, tekende de Poolse regering in ballingschap een overeenkomst met de Britse regering om een Poolse luchtmacht in het Verenigd Koninkrijk te vormen. In juli 1940 kondigde de RAF aan, dat het twee Poolse eskaders zouden vormen: 302 "Poznański" Squadron en 303 "Kościuszko" Squadron. Deze waren samengesteld uit Poolse piloten en grondpersoneel, hoewel hun vlucht commandanten en bevelhebbers, om taal problemen te voorkomen, Britse waren.

De twee eskaders gingen in augustus in actie, met 89 Poolse piloten. 50 andere Poolse piloten namen deel aan de Slag om Engeland, in RAF squadrons.

Poolse piloten behoorden tot de meest ervaren piloten in de strijd, de meeste hadden honderden vooroorlogse vliegervaring uren in de strijd tegen de *Luftwaffe* en/of hadden gevochten in de Slag om Frankrijk. De Poolse piloten waren goed getraind in formatie vliegen en uit de oorlogservaring hadden zij geleerd om van dichtbij te schieten. Het leek wel of de Poolse piloten in de gesloten formatie vliegend en van dichtbij aanvallen als zelfmoord commando's werkten volgens de RAF, zij waren onverschrokken.

De 147 Poolse piloten beweerden 201 vliegtuigen neergeschoten te hebben. Het 303 Squadron eiste het hoogste aantal neergeschoten vliegtuigen (126) van alle geallieerde squadrons die actief waren in de Battle of Britain. Witold Urbanowicz van 303 Squadron was de hoogste Poolse topscorer met 15 neergeschoten vliegtuigen. Sgt Tony Glowacki was een van twee geallieerde piloten in de Battle, die vijf Duitse vliegtuigen op 24 augustus in een dag neergeschoten had, (de andere is Nieuw-Zeelander Brian Carbury). Een Poolse veteraan, Stanislaw Skalski, werd de topscorende Poolse gevechts piloot van de Tweede Wereldoorlog.

Er is nog steeds een idee dat de "fanatieke" Poolse piloten, geïnspireerd waren door de haat veroorzaakt door de Duitse invasie van Polen, zij ramden vaak vijandelijke vliegtuigen. Poolse piloten wisten door hun gevechts ervaring dat de snelste en meest efficiënte manier om een vijandelijk vliegtuig te vernietigen was ze van dichtbij te beschieten.



Witold Urbanowicz

In totaal werden 30 Poolse vliegeniers tijdens de slag om Engeland gedood. Een van hen stierf in de handen van een boze menigte bij Wapping in Oost-Londen waar hij was neergeschoten en gewond landde. Door zijn verwonding en taal werd hij aangezien voor een Duitse piloot. Hij werd door de mensen die zich om hem heen hadden verzameld en boos en verontwaardigd waren, over de recente nazi-aanvallen op burgerdoelen, niet geholpen. Zij begrepen niet dat hij een lid van de RAF was.

De tactiek die gebruikt werd door de Polen heeft geleid tot suggesties van roekeloosheid, maar er is weinig bewijs voor deze opvatting. Bijvoorbeeld, het sterftecijfer in 303 Squadron was bijna 70 procent lager dan het aantal bij de andere RAF-squadrons, ondanks dat het squadron de hoogste score treffers had van al de geallieerde squadrons die tijdens de Slag om Engeland mee vlogen. Het Poolse Oorlogsmonument staat aan de rand van de RAF vliegbasis Northolt welke basis een belangrijke rol heeft gespeeld tijdens de Battle of Britain, toen de gevechts piloten uit verschillende eenheden, waaronder het 303 Poolse Eskader, van hier uit de verdediging van Londen op zich namen. Het werd de eerste basis van squadrons die met Supermarine Spitfire vliegtuigen hebben gevlogen binnen het Duitse luchtruim. Het geplaatste Poolse Oorlogsmonument aan de rand van de RAF vliegbasis Northolt werd in gewijd 1948 als herdenking van de Poolse bijdrage aan de geallieerde gevechts piloten.



Pool oorlogsmonument

Zuid-Afrika.



Air Vice Marshall Quintin Brand, een Zuid-Afrikaan en Commandeur in de Battle of Britain.

met het 85^{ste} Squadron, en drie Messerschmitt Bf 109's in één vlucht neerschiet. Met het 85^{ste} squadron in augustus, en vervolgens in september met het 249^{ste} Squadron onder Squadron Leader (later Air Chief Marshal) Sir John Grandy, op de Engelse vliegbasis North Weald. Lewis vloog drie, vier en vijf keer per dag en 15 september 1940 schoot veel toestellen neer. Op 18 september kreeg hij zijn 12e bevestigde neergeschoten vijandelijke vliegtuig. Op 27 september had Lewis met zijn GN-R, al 18 overwinningen op zijn naam staan. Hij werd zelf neergeschoten en raakte ernstig verbrand op 28 september. Lewis miste de rest van de Slag om Engeland en had voor zijn herstel om te vliegen meer dan drie maanden nodig. Basil Gerald "Stapme" Stapleton, met diverse overwinningen op zijn naam staande, overleefde een crash op 7 september, in een poging om bommenwerpers neer te schieten voor dat zij Londen bereikten. Beide mannen later zou bevelvoerders worden van RAF squadrons.

De hoogste ambtenaar van Zuid-Afrikaanse afkomst tijdens de Slag was Air Vice-Marshal Sir Christopher J. Quintin-Brand KBE, DSO, MC, DFC, Air politiecommandant No 10 Group RAF met een lange staat van dienst als RAF officier, hij was al in 1916 bij de RFC toetreden.

Verenigde Staten.

Eagle Squadrons



Billy Fiske de eerste Amerikaanse piloot die overleed in de Tweede Wereldoorlog

over hun afkomst en vertelden dat zij een Canadese of andere nationaliteit bezitten. Om deze reden, kan het werkelijke aantal, dat bij de RAF dienden nooit bekend worden. (Waarnemend) Plt Offr WML "Billy" Fiske was waarschijnlijk de meest beroemde Amerikaanse piloot in de Battle of Britain, hoewel hij deed alsof hij een Canadees was. Fiske diende bij het 601^{ste} (Country of London) Squadron. Hij stortte neer op 16 augustus 1940 en overleed de volgende dag.

Een van de RAF toonaangevende gevechts vliegers, en een van de hoogst scorende piloten tijdens de Battle of Britain was Adolph "Sailor" Malan DFC, een RAF piloot sinds 1936, die het 74^{ste} Squadron RAF leidde op het hoogtepunt van de Battle of Britain. Onder zijn leiding werd het 74^{ste} squadron een van de beste eenheden van de RAF. Malan claimde zijn eerste twee overwinningen in Duinkerken op 21 mei 1940, en had er vijf meer opgeëist in de tijd dat de strijd in alle hevigheid woede. Tussen 19 juli en 22 oktober schoot hij nog zes Duitse vliegtuigen neer. Zijn "*Tien regels voor Air Fighting*" werden gedrukt en aangeplakt in de kamers van de bemanningsleden van het Fighter Command. Hij maakte deel uit van een groep van ongeveer 20 piloten uit Zuid-Afrika die deelnamen aan de Slag om Engeland, waarvan er ca. acht of negen van hen stierven tijdens de Battle.



Adolph Malan.

Andere opmerkelijke piloten waren P/O Albert "Zulu" Lewis, die in mei 1940 in Frankrijk start

Piloten.

Veel van de piloten die uit de diverse gemenebest landen kwamen hadden thuis te maken met weinig toekomst perspectief en /of kwamen van het platte land.

Aangezien er in veel gevallen nauwe familiebanden waren met de bewoners van het bedreigde Engeland, was het aanmelden om als piloot te gaan dienen in de luchtmacht een niet te moeilijk besluit. Het land van hun groot en overgroot ouders werd bedreigd.

Het is voor veel jongens een droom om als piloot te gaan vliegen en deze mogelijkheid werd nu geboden. Vooral in de aanloop jaren (1939) was er nauwelijks sprake verliezen bij de piloten. Je kreeg een goede opleiding eerst in eigen land en later voor velen in het buitenland. Een vorm van avontuur, spanning en sensatie speelde natuurlijk ook mee, zo lezen we op de raambiljetten als promotie om bij de luchtmacht te gaan werken en het werd goed betaald. Dingen die op deze leeftijd een rol spelen. We weten dat in Canada soms alle leden van een voetbalclub besloten om samen de opleiding te gaan doen. Na hun opleiding op de diverse nieuw aangelegde vliegvelden in Engeland waar zij onderdak kregen in nissen hutten begon de oorlog in Engeland ook goed opgang te komen met de Slag om Engeland. Vanaf dat moment werden de nieuwe piloten ingezet, was grond personeel nodig en moesten er vliegtuigen bij gebouwd worden. Werkgelegenheid was er nu volop in Engeland. De aanmeldingen om als piloot dienst te doen bleef groeien. Dat dit ook nodig zou blijken bleek in de komende jaren.

De wil om te helpen de Duitsers terug te dringen naar hun eigen grondgebied was groot en de bevolking was boos en verontwaardigd over de nazi-aanvallen. Hoe meer aangevallen werd des te grimmiger werd de sfeer en de bereidheid om te vechten groter.

Toen na de Slag om Engeland en het kapot geschoten en gebombardeerde Londen de druk op Engeland iets kleiner werd en West Europa onder vuur lag, begon de lucht oorlog naar Nazi Duitsland op gang te komen. De piloten zouden Hitler wel in zijn eigen achtertuin op gaan zoeken en de vluchten tot in Duitsland begonnen op gang te komen.

Van uit Engeland dat inmiddels door hulp van allerlei landen was uitgegroeid tot een grote militaire mogendheid met zeer veel tijdelijke vliegvelden en een bloeiende oorlog industrie, kregen de opgeleide piloten de kans om zich waar te maken.

Maar ook de Duitse vliegtuig industrie had niet stil gezeten en produceerde snelle en wendbare toestellen. De wedren om snellere toestellen was begonnen en vanuit Engeland kwamen de radar installaties op gang. Naarmate er meer vliegtuigen kwamen, zowel bommenwerpers als jagers, steeg ook het aantal slachtoffers aan beide zijden. Dat had tot gevolg dat het aantal piloten en vliegtuigen steeds aangevuld moesten worden. De strijd lust bleef gehandhaafd door de verliezen van de kameraden.

Het aantal gevallen slachtoffers zowel in de lucht als op de grond bleef groeien.

Bij de invasie op 6 juni 1944 in Frankrijk hebben de jachtpiloten de grondtroepen waar mogelijk ondersteund en zorgden er voor dat bij oprukkende troepenmachten de jagers de ondersteuning gaven die in het komende jaar nodig was.

De bommenwerpers hadden geprobeerd zoveel mogelijk doelen in Duitsland waar oorlog materiaal gemaakt werd te bombarderen om deze industrie en daardoor de voeding naar het front stilte leggen.

Steden werden gebombardeerd om vanuit de bevolking de roep naar vrede aan hun leiders te vragen en in te laten zien dat deze oorlog voor hun niet te winnen was.

De leiders in Duitland zagen het pas in op het moment dat de geallieerden al voor hun deur stonden en zij geen kant meer op konden.

