

De Luchtaanval op Antwerpen op 22 juni 1943

Tien dagen na de fatale crash van de B-17F nr. 42-30036 en de Kowalski bemanning werd de 384^e bombardment groep per telex geïnstrueerd, dat de geplande missie voor een aanval op de Ford en General Motors fabrieken in Antwerpen most beginnen. De bemanningen begrepen heel goed dat er iets ging gebeuren, omdat op de vorige dag de clubs en andere ontspannings gelegenheden gesloten waren.

De bemanningen van de 384^e die mee zouden doen met de eerste raid van de Groep werden gewekt om 03.30 toen meer dan 200 vliegers bericht ontvingen dat zij een reisje gingen maken over Het Kanaal. Het was bepaald niet zo dat de vliegers veel nachtrust hadden gekregen die nacht, omdat de grondbemanningen motoren hadden gedraaid gedurende het grootste deel van de nacht, om nog maar niet te noemen het lawaai van de tankwagens en trucks die alle ammunitie en bommen brachten naar de, voor de eerste raid aangewezen B-17's. Een half uur na gepord te zijn werden de vliegers begroet in de mess door een glimlachende kokkie en zijn opgewekte mensen met verse eieren, die op het menu van het "laatste avondmaal" stonden.

De twee "groene" Bomber Groepen, de 381^e en de 384^e, moesten een afleidingsaanval uitvoeren, terwijl de hoofdaanval tegen Duitsland een aanval op de synthetische rubberfabriek bij Huls was. De meeste oude rotten die de rubberfabriek in de Ruhr vallei aanvielen vonden de Antwerpen missie een eitje.

De eerste raid voor de nieuwste twee bomgroepen was geplanned door de top van het 8^e Air Corps om de groentjes te laten wennen aan luchtgevecht-en om de Duitsers te verwarren zodat zij hun jagers naar de verkeerde groepen zouden dirigeren. Met squadrons Typhoons en Thunderbolts (die door de meeste vliegers "jugs" werden genoemd) die de bommenwerpers vergezelden, werd gehoopt dat de Duitse radarwaarnemers zouden denken, dat er een formidabele aanvalsmacht aankwam.

De eerste missie van de 384^e bomgroep werd geleid door de commandant, kolonel Bud Peaslee. Wanneer Peaslee de leiding had gebeurde het maar zelden, dat een van de deelnemende B-17's de missie afbrak.

Gedurende de briefing realiseerde een van de piloten zich, dat zijn

grootmoeder in Antwerpen woonde. Gelukkig wist hij niet dat zij maar een paar straten van het doel woonde; hij hield dit voor zich. Er werden twintig 384^e Vliegende Forten aan deze missie toegewezen.

Dit betekende dat *Miss Deal* en de overblijvende bemanningen, die niet als reserves waren aangewezen, op de basis Grafton Underwood [zuid Engeland] achterbleven.

De 384^e stond de volgende dag op het programma om de vijandelijke jagerbasis Bernay-St. Martin ten N/W van Parijs aan te vallen. Voor deze raid was 42-30049 aangewezen om als reserve mee te vliegen.

Ongelukkigergwijze waren er geen afgebroken vluchten en toen Het Kanaal bereikt was vloog *Miss Deal* terug naar de basis, om daarna door de rest van de B-17's gevolgd te worden omdat de missie geschrapt werd naar aanleiding van de laaghangende bewolking.

Iedere B-17 voor de missie naar Antwerpen was geladen met vijf bommen met een gewicht van duizend Engelse pond per stuk. De Groep vertrok om 06.19, een beetje te laat ten opzichte van het vertrekrooster. (Volgens Peaslee's memoires was het "H" uur 07.00). Toen kwamen zij erachter, bij het bereiken van het rendez-vous punt, dat de 381^e een half uur te laat was of misschien was de 384^e te vroeg (deze verwarring is het bewijs van een ernstige fout van iemand). Dus de 384^e ging rondjes vliegen. Terwijl zij naar beneden keken naar Ridgewell, Engeland, de thuisbasis van de 381^e, konden de officieren de start van de eerste B-17 gadeslaan, gevolgd door twintig meer. Uiteindelijk klom de 381^e naar de samenkomst hoogte van 12.000 voet onder leiding van hun beroemde commandant kolonel Joseph Nazarro, een afgestudeerde van West Point Military Academy en lid van hun football team. Toen de 381^e en de 384^e bij elkaar kwamen, klommen de twee groepen naar de bombardeerhoogte van 23.000 voet en vlogen richting kust en naar het doel.

De Duitsers volgden dit op de radar en wachtten met hun jagers in de startblokken, bewapend en volgetankt.

Bij het bereiken van Het Kanaal moeten de bemanningen, die als reserve zijn aangewezen, terug naar hun basis omdat geen van de Forten de missie hoeft af te breken. Deze bemanningen gaan terug naar hun vaste parkeerplaatsen waar hun crew chief [chef onderhoud] en zijn legertje mecaniciens de B-17's klaarmaken voor een andere missie en de wapenspecialisten de grote kisten ontwapenen.

Ondertussen had Peaslee met zijn knokploeg samen met de B-17's van de 381^e halverwege het doel vijandelijke jagers ontmoet, zonder enige

begeleidende eigen jagers omdat dat niet afgesproken was. Gelukkig waren er maar ongeveer 60 Focke Wulf Fw 190's die de bommenwerpers begroetten met frontale [head on] aanvallen. Deze aanvallen leken erg op die, waarvan Peaslee getuige was geweest toen hij als waarnemer vloog tijdens de aanval op Wilhelmshaven op 11 juni 1943. Op die missie was hij getuige van de frontale botsing tussen het *Brinkman* toestel en de FW 190 A-4 van Hans-George Guthenke.

Toen de twee bomgroepen de flakvelden bij hun doel bereikten, hadden de Duitsers hun aanvallen afgebroken. Ondanks het feit dat het helder weer was en het doel zichtbaar, was de schatting dat slechts vijf procent van de bommen de doelen raakten. Deze onnauwkeurigheid zou een gevolg kunnen zijn geweest van de positie van de bombardier in de neus van de B-17, een doorzichtige plastic bubbel, als hij zag hoe hij frontaal werd aangevallen door de Duitse jagers met een gecombineerde snelheid van 500 mijl per uur en met vurende 20 mm boordkanonnen. [hou dan je kop maar eens bij je werk]. Met fabrieken die een oppervlakte van 500 acres besloegen [200 hectare], lijkt 5% trefzekerheid twijfelachtig.

Het moet aangetekend worden dat het toestel 42-3231 *The Inferno* de leider naar het doel was van het 545^e squadron toen opeens de bommenluiken open gingen met als resultaat, dat de neus en het bommenrichtapparaat van het Fort besloeg. Dit resulteerde waarschijnlijk in de vele missers van dit squadron.

[noot van de vertaler: de B-17's waren eerst allemaal uitgerust met het super geheime Norden bommenricht apparaat. Dit was erg moeilijk om te bedienen. Later ging men over tot een systeem, waarbij alleen de beste bommenrichters een Norden kregen. Deze vlogen naar het doel en wierpen als eersten hun bommen af. De andere bommenrichters hadden geen Norden maar alleen een schakelaar, een zgn. toggle switch: zij werden togglers genoemd. Deze schakelaar bediende de bommenluiken. Nadat de leider als eerste zijn bommen had laten vallen, lieten de volgers om de vijf of tien seconden hun bommen vallen. Zat de leider goed, dan kwam de rest ook voor elkaar, maar zat de leider fout, dan gingen de volgers ook de mist in. De Engelsen die 's nachts bombardeerden werkten met pathfinders: snelle Mosquito jagers met top navigators die de doelen vonden en verlichtten met magnesium bommen en gekeurde fakkels. De navigators in de Lancaster bommenwerpers hoefden dan alleen maar de helverlichte doelen op te zoeken].

Nadat zij hun bommen afgeworpen hadden gingen de twee groepen terug naar Engeland en werden opnieuw aangevallen door de jagers van II/JG 26. Deze aanvallen werden uigevoerd door staffels (squadrans) bestaande uit negen tot twaalf jagers. De jagers zetten hun frontale aanvallen in tot op de laatste seconden om daarna snel op hun rug te draaien, naar beneden en weg. [een kwart rol is de snelste manier om hoogte te verliezen en een botsing te vermijden]. Net voor de kust zwegen ploseling de meeste machinegeweren van de Forten en je kon [via de radio] horen hoe de schutters door de intercom schreeuwden om de luchtslag te beschrijven terwijl eindelijk de Typhoons en de jugs verschenen voor de knokpartij. En knokken deden ze terwijl zij de meeste vijandelijke jagers verdreven van hun grote broers.

Twee B-17's van de 384^e gingen verloren tijdens de retour trip. Het *Oblinski* toestel werd onbarmhartig aangevallen toen ze de formatie [niet kon bijhouden] moest verlaten en ongeveer 9000 voet lager uitkwam dan de haar toegewezen positie in de box. Tijdens de debriefing werd gerapporteerd dat, ondanks het feit dat drie motoren in brand stonden, de Focke Wulfs hun aanvallen op het gewonde toestel volhielden totdat zij ontplofte, in een spin terecht kwam en crashte bij Wilhelminadorp. Zes bemanningsleden werden gevangen genomen en vier werden vermeld als KIA: Killed In Action.

De B-17 42-5853 die op deze dag door de 384^e groep verloren werd had als piloot Fred Disney, die haar ongeveer halverwege het Kanaal ditchte. [Op het water zette.] Er werden slechts drie overlevenden door de Duitsers gered en de overige bemanningsleden werden opgegeven als KIA. Zonder twijfel zijn sommige overleden ten gevolge van blootstelling aan het koude water van Het Kanaal, omdat geen reddingsvlotten werden gevonden.

Er waren twee Forten van 384 die de *Oblinski* en *Disney* Forten naar beneden zijn gevolgd bij een poging om bij hun verdediging te helpen. Deze twee B-17's, die realiseerden dat ze niet konden helpen gingen terug naar de groep en terug naar de basis om geconfronteerd te worden met de razernij van de commandant over het verbreken van de formatie en de regel dat als een toestel de formatie verloor, zij het zelf moest uitzoeken. Deze twee ridderlijke kapiteins werden in het bijzijn van hun maten bedreigd met de krijgsraad, terwijl Peaslee zijn kant van het verhaal vertelde. De 381^e verloor twee toestellen aan de Focke Wulfs van II/JG 26 terwijl twee anderen hun finale crash landing maakten op andere Engelse bases. Na hun terugkeer op Ridgewell werden twee andere bemannings-

leden die de dood vonden in de eerste luchtslag, uit hun ernstig kapot geschoten B-17's gehaald.

42-30016 Iron Gut Gert had ernstige schade opgelopen door flak en was op weg naar huis besprongen door jagers en was gecrashed bij Hoek van Holland. Charles Henry overleed in de crash en de navigator, luitenant Griffith kwam in de Noordzee terecht, verdrong en is nooit terug gevonden. De rest van de bemanning werd gevangen genomen en bracht de rest van de oorlog door in een POW [Prisoners of war] kamp.

Snel na het “bombs away” signaal werd 42-30021 geraakt door flak en meteen aangevallen. Een vleugel werd afgerukt en kwam terecht in de Oosterschelde. Twee leden van de bemanning slaagden erin uit het vallende toestel te springen alleen maar om POW's te worden, terwijl acht met hun toestel ten onder zijn gegaan.

Het Disney toestel werd naar beneden, onder 9000 voet, begeleid door een andere B-17 van 384, die daarmee de spelregels van het 8^e Air Corps brak, na flak en jager aanvallen. Realiserend, dat het escorteren van het Disney toestel zinloos was, werd het Disney toestel in de steek gelaten. Ongelukkigerwijze zou de escorte poging wel eens aanmoedigend kunnen hebben gewerkt zodat een aantal van de zeven bemanningsleden in het verdoemde toestel bleven zitten terwijl zij crashte net buiten de vijandelijke kust.

Het Oblinski toestel had dezelfde problemen als de Disney bemanning en wel met een andere galante B-17 chaperone. Ongelukkigerwijze betaalden beide escorts een hoge prijs voor hun acties omdat zij ook keihard werden aangevallen door jagers van II/Jg 26. Geen van de twee escorts haalden de thuisbasis, maar landden in plaats daarvan op de dichtstbijzijnde basis meteen naar het overvliegen van Het Kanaal.
