

W.E. Johns over de Eerste Wereldoorlog en gevechtspiloten, 1932

Uit: 'Biggles trekt ten strijde', no.96, Uitgave van I.B.A. 2010; ook in: 'Biggles als luchtheld', no.71

Kapitein James Bigglesworth is een fictieve persoon; toch zou je hem zomaar hebben kunnen ontmoeten in elke R.F.C. [1] -mess [2] tijdens die grote dagen van 1917 en 1918, toen luchtgevechten alle-daags waren geworden en duellieren in de lucht tot een verfijnde kunst was verheven. 'Biggles', zoals ik al heb gezegd, bestond niet onder die naam. Toch vertegenwoordigt hij de essentie van het R.F.C. -dapper en dodelijk in de lucht, zorgeloos en joviaal op de grond.

Voor lezers die niet bekend zijn met de heersende condities in de blauwe lucht boven Frankrijk tijdens de laatste twee jaar van de Eerste Wereldoorlog, zal het onwaarschijnlijk lijken dat één man zo veel avonturen zou kunnen hebben beleefd. In die veelbewogen jaren bracht elke dag - ik kan zelfs zeggen bijna elk uur - avontuur, tragiek of humor voor de man in de lucht. En als wij in onze cockpits zaten om onze motoren op te warmen voor de ochtendshow [3], kon niemand zeggen wat het einde van de dag zou brengen of dat hij nog in leven zou zijn om dat te zien.

Nogmaals, het lijkt onwaarschijnlijk dat één persoon betrokken zou kunnen zijn geweest bij zo veel gevaarlijke missies en die toch heeft overleefd. Dat kan zo zijn; vroeg of laat werden de meeste gevechtspiloten getroffen door het onvermijdelijke lot van de vliegende soldaat. Ik vraag mij soms wel eens af hoeveel van ons het hebben overleefd, maar toch waren er enkelen die een onkwetsbaar leven leken te leiden. William Bishop, de Britse aas [4], René Fonck, de Franse luchtheld en prins der luchtduellisten en, bij de vijand, Ernst Udet, leverden samen met vele anderen honderden luchtgevechten en overleefden duizenden uren van dodelijk gevaar.

Elke dag werden er ongelooflijke daden van heldenmoed verricht door piloten van wie de namen onbekend zijn, en was het Victoria Cross [5] consequent toegekend, dan zouden honderden in plaats van enkelen deze begeerde onderscheiding hebben gedragen.

Nergens zijn de eigenaardige grillen van vrouwe Fortuna zo duidelijk als in de lucht. Lothar von Richthofen, broer van de beroemde aas, schoot veertig Britse machines neer; hij werd kort na de oorlog gedood tijdens een simpele cross-country vlucht. Nungesser, de Franse kampioen van vijfenveertig luchtgevechten, verdronk en McKeever, de Canadese aas met dertig overwinningen, vond de dood in een slippende auto. Kapitein 'Jock' McKay van mijn squadron [6] overleefde drie jaar luchtoorlog om één uur voordat de wapenstilstand werd getekend door 'archie' [7] te worden gedood. Luitenant A.E. Amey, die zijn eerste en meteen laatste gevecht naast mij vocht, had nog niet eens zijn bagage uitgepakt! Ik ben in tolvlucht en zonder enige controle vanaf achttienhonderd meter neergestort, toch kan ik het naververtellen. Gordon, van mijn squadron, maakte een goede landing, maar stuiterde over een oude weg die dwars over het landingsterrein liep, sloeg over de kop en brak zijn nek.

Nogmaals, indien sceptici denken dat ik mij schuldig maak aan overdrijving, zou ik willen stellen dat waar het luchtoorlog betreft overdrijven bijna onmogelijk is. De enorme snelheid waarmee een luchtgevecht plaatsvond en de verbazingwekkende manier waarop machines leken te verschijnen en konden verdwijnen, ogenschijnlijk uit en in het niets, was zó verwarrend dat beschrijven onmogelijk is. Het gaat mijn vermogen te boven om op de juiste manier de sensatie over te brengen één van de tien of twaalf machines te zijn, die gieren, wervelen en duiken tussen de wirwar van potloodlijntjes die de banen van lichtspoorruit [8] vormen. Men kan niet de verdoovende verschrikking overdrijven van het zien van twee machines die op enkele meters afstand frontaal op elkaar botsen en de woorden zijn nog niet bedacht om die extra aanspanning van de hartspielen te omschrijven die optreedt bij het zien van een van jouw kameraden, die in een zee van vuur naar beneden stort. Zelden werd destijds door de toeschouwers een poging gewaagd om deze ervaringen te beschrijven; ze konden maar het beste worden vergeten.

Het zal niemand verbazen dat veel vreemde incidenten plaatsvonden; incidenten die nooit werden neergeschreven in gevechtsverslagen, maar die met gefronste wenkbrauwen, knikjes en rollende ogen werden doorgefluiserd in de schemerige hoeken van de hangars, terwijl wij stonden te wachten op de opdracht om te vertrekken of juist op de 'late vogels' om terug te keren naar het nest.

Het was 'H', een lange Zuid-Afrikaanse S.E. [9] -piloot, die lijkbleek binnenkwam en mij vertelde dat hij zojuist per ongeluk een Camel [10] had neergeschoten. Het was de fout van de Camel-piloot geweest. Deze maakte een speelse duikvlucht over de S.E., blijkbaar uit pure zorgeloosheid. 'H' vertelde mij dat hij al begon te schieten toen hij alleen nog maar de schaduw zag; hij zwenkte en zag toen de roodwitblauwe cirkels, maar toen was het al te laat. Hij had reeds de Bowden-hendel [11] gegrepen en een salvo van niet meer dan vijf kogels afgevuurd. Hij had in zijn carrière honderden kogels afgevuurd op vijandelijke vliegtuigen zonder er één te raken, maar de Camel stortte brandend neer. Hij vroeg mij of hij dit wel of niet moest rapporteren en ik, juist of onjuist, zei 'nee', want niets kon de Camel nog terugbrengen. 'H' legde kort daarna het loodje.

Hoe zit het met 'T- L-', nog steeds in dienst, die werd aangevallen door een Belgische verkenners? Tien minuten lang probeerde hij te ontsnappen en toen, geërgerd, draaide hij en schoot de Belg neer, als gevolg waarvan hij maar nauwelijks ontsnapte aan de krijgsraad. Bijna iedereen heeft wel het verhaal gehoord dat werd verteld door Boelcke, de Duitse aas - en hij was een geloofwaardig persoon - over hoe hij eens een Britse machine met dode bemanning had gezien, die een spookachtige koers tussen de wolken volgde. Bij een andere gelegenheid schoot hij een F.E. [12] neer die, wild tollend, haar waarnemer achter de Duitse linies gooide en de piloot achter de Engelse lijn. Of het verhaal van de R.E.8 [13] die een perfecte landing maakte achter onze linies met de piloot en waarnemer morsdood in hun cockpits! Daarbij was de R.E.8 onder normale omstandigheden al geen gemakkelijke machine om te landen, zoals diegenen die erin hebben gevlogen kunnen beamen.

René Fonck schoot eens een Duitse machine neer die haar piloot uitwierp; man en machine vielen recht door het midden van een lager vliegende formatie Spads [14] zonder er één te raken! De Duitse piloot was Wissemann, die net Guynemer, aas en vriend van Fonck, had neergeschoten, iets wat Fonck op dat moment niet wist.

De samenloop van omstandigheden is opvallend. Madon, een andere aas, viel eens op zeer korte afstand een Duitse tweezitter aan - zijn gebruikelijke methode. Een kogel raakte de vliegbril van de Pruisische [15] waarnemer en zond deze wervelend de lucht in; Madon ving de bril op zijn spandraden en bracht deze thuis. Toen Warneford een Zeppelin [16] neerschoot, sprong één van de bemanningsleden uit het brandende luchtschip om, na een val van naar schatting zestig meter, door het dak van een klooster te storten en op een bed te landen dat zojuist door een non was verlaten. Hij kon het navertellen.

Wanneer het puur toeval betreft, gaat het volgende verhaal veel verder dan een schrijver van fictie ooit zou durven te gaan. Het werd mij verteld door de hoofdrolspelers, kort nadat ze waren binnengebracht in het krijgsgevangenkamp waar ik zat opgesloten. Zelfs zij vonden het geval nog steeds moeilijk te geloven. Het werd veroorzaakt doordat Pat Manley 'zijn propeller verloor'. Ter uitleg voor de lezer die niet bekend is met vliegersjargon: 'de propeller verliezen' betekent niet dat deze er daadwerkelijk afvalt of iets van dien aard. De propeller is 'verloren' wanneer hij stopt met ronddraaien.

Pat Manley en Swayze waren vrienden die zich hadden aangemeld bij de infanterie en overkwamen met het Canadese contingent. Ze werden op dezelfde dag getroffen, gingen naar verschillende ziekenhuizen en raakten het contact met elkaar volledig kwijt. Een jaar later zag Pat, die boven de linies vloog in een Bristol Fighter [17], hoe een andere Bristol werd aangevallen door een vlucht vijandelijke vliegtuigen. Hij minderde gas en duwde zijn neus omlaag in een steile duik om zich bij het feestje te voegen, maar hij was te laat en zag hoe de andere Bristol neerstortte in een veld. Scherpzinnig bemerkend dat niets goeds zou komen van in de buurt rond te blijven hangen, stond Pat net op het punt om te vertrekken naar een gezonder deel van het luchtruim, toen hij, zoals eerder vermeld, zijn propeller verloor. Vanwege de lage hoogte kon hij niet duiken om zijn motor weer aan de praat te krijgen, dus landde hij naast het neergestorte toestel, precies op tijd om te zien hoe Swayze daar uit kroop. Zo werden zij beiden, binnen een minuut na elkaar, krijgsgevangen genomen op hetzelfde veld in Frankrijk.

Hier volgt een ander verhaal dat het soort zaken illustreert dat een piloot in die dagen kon overkomen. Het gebeurde, meen ik, met Carter, die mij dit verhaal vertelde toen wij samen krijgsgevangen zaten. Ik zie dat hij tegenwoordig commandant is van de Irakese luchtmacht. Destijds was hij Camel-piloot en op een dag zo in zijn nopjes toen hij een marcherende colonne vijandelijke troepen zag, dat hij niet bij ze weg kon blijven. Hij vermaakte zichzelf een tijdje door zijn twintigponds Cooper-bommen [18] op hen te gooien en toen dat begon te vervelen ging hij lager vliegen om hen met zijn mitrailleurs te besproeien. Hij raakte zo gefascineerd door deze tijdsbesteding en was zo geamuseerd door de wilde capriolen van de soldaten in hun haast om uit de gevarenzone te komen, dat hij totaal niet de telegraafkabels opmerkte die, zoals gebruikelijk, langs de kronkelende weg waren gespannen. Hij raakte de draden op de bodem van een duikvlucht en nam ze, samen met een of twee afgebroken telegraafpalen, mee voor een korte joyride. Het was jammer dat hij de troepen niet kon vermaken door ze de hele weg mee naar huis te nemen, maar de Camel, die niet was ontworpen voor dergelijk werk, gaf de geest en verspreidde zichzelf over het landschap. Nu de rollen waren omgekeerd, besloten zijn voormalige slachtoffers zichzelf te amuseren met hem tot pulp slaan met hun geweerkolven; een relatief tam tijdverdrijf waarmee ze moesten stoppen toen een hoge officier ter plaatse arriveerde. Carter werd naar hetzelfde ziekenhuis gebracht als de mannen die hij had verwond, als gevolg waarvan daar tijdens de navolgende week een unieke situatie heerste, die de lezer zich ongetwijfeld zal kunnen voorstellen!

Men zou uren kunnen doorgaan met dergelijke verhalen, maar deze voorbeelden zouden voldoende moeten zijn om aan te tonen dat, tenminste in de lucht, de waarheid soms vreemder is dan fictie. Veel van de avonturen die zijn toegeschreven aan Biggles hebben daadwerkelijk plaatsgevonden en berusten op waarheid voor wat betreft hun essentiële feiten. Liefhebbers van luchtvaarthistorie zullen geen moeite hebben om ze te herkennen. In veel gevallen zijn de betreffende officieren zelf nog in leven en in dienst bij de Royal Air Force.

Tot slot hoop ik dat door het bestuderen van deze pagina's een jongere generatie gevechtsvliegers iets kan leren van de foefjes van het vak, van de valkuilen en missers die onvoorbereide piloten kunnen verschalken. Want ik vrees dat veel van de lessen die wij in de harde leerschool van de oorlog hebben geleerd snel zullen vervagen door het rookgordijn van theorie in vreedstijd. In gevechtsvliegen is één week oorlogservaring meer waard dan een jaar lang praktijk in vreedstijd. In vreedstijd kan een man een vergissing begaan - en het overleven. Misschien weet hij niet eens dat hij een vergissing heeft gemaakt. Als hij diezelfde fout maakt in oorlogstijd sterft hij, tenzij het zijn geluksdag is, in welk geval de fout zo duidelijk onder zijn aandacht is gebracht dat hij het nooit meer zal doen.

Niemand kan zeggen hoe hij precies zal reageren wanneer hij, voor de allereerste keer, het flak! flak! flak! hoort van kogels die door zijn machine scheuren. Dat geluid heeft jongens in grijsgrauwe mannen veranderd en zelfs geharde vechters die hun vak op de grond hebben geleerd, hebben hun lippen in één klap van angst voelen uitdrogen.

Op de volgende pagina's komen geregeld bepaalde uitdrukkingen terug in verband met de tactieken van het luchtgevecht, die voor de leek buiten enige proportie tot hun belang kunnen lijken.

Hij zal bijvoorbeeld lezen over 'in de zon komen'. Het is absoluut onmogelijk voor iemand die niet vliegt om zich te realiseren wat dit betekent en hoe volstrekt onmogelijk het is om te zien wat er in die richting gebeurt, vooral wanneer de zon laag staat en men naar het westen vliegt. Om tegen de ondergaande zon in te vliegen kan bij tijden oncomfortabel zijn, maar de inspanning om te proberen in die felle gloed te kijken, wetend dat hieruit op elk moment een squadron doodspuwende duivels kan verschijnen, wordt na een tijdje een regelrechte marteling; tenminste, zo heb ik dat ervaren.

Wat ook niet moet worden vergeten is dat een vliegtuig een extreem klein voorwerp is en moeilijk om te zien. Wanneer men op de grond staat, trekt het motorgeluid bijna altijd als eerste de aandacht en zonder dat onmiskenbare gebrom zouden in werkelijkheid slechts weinig toestellen op het eerste gezicht worden gezien. In de lucht overstemt het gebrul van de eigen motor elk ander geluid en men is daarom afhankelijk van alleen het zicht om de aanwezigheid van andere vliegtuigen waar te nemen. Dit moet constant in gedachten worden gehouden bij het lezen van verhalen over vliegen en vooral die over gevechtsvliegen.

Ook het woord 'archie' keert steeds terug. De meesten zullen inmiddels weten dat dit geen oude vriend was die wij bij zijn voornaam noemden. Er was niets vriendelijks aan 'archie'. In tegendeel, hij beet je vaak wanneer je dat het minste verwachtte, maar over het algemeen was zijn blaf erger dan zijn beet. 'Archie' was de bijnaam die gevechtspiloten in de Eerste Wereldoorlog gaven aan het luchtafweergeschut. Tijdens de oorlog waren 'archie'-batterijen opgesteld van de Noordzee tot aan de Zwitserse grens [19]; zijn verschijning in de lucht werd geaccepteerd als de gewoonste zaak en hem ontwijken was onderdeel van de dagelijkse routine. Na een tijdje raakte je er aan gewend en negeerde je het luchtafweergeschut, tenzij het extreem slecht was.

Het woord 'mof', zoals gebruikt in dit boek, was de gebruikelijke algemene term voor alles wat met de vijand had te maken. Het werd in een familiale betekenis gebruikt en niet minachtend. Zo was in het R.F.C. een mof ook de bijnaam van een leerling aan de vliegopleiding.

- 1 Royal Flying Corps 1914-1918 (Koninklijk Vliegercorps). Een legeronderdeel verantwoordelijk voor militaire luchtvaart, omgedoopt tot de Royal Air Force (R.A.F.) na samenvoeging met de Royal Naval Air Service op 1 april 1918.
- 2 De eet- en recreatieruimte van de officieren.
- 3 Spraakgebruik: een operationele vlucht boven vijandelijk gebied.
- 4 Een gevechtsvlieger die vijf of meer vijandelijke toestellen heeft neergehaald tijdens luchtgevechten (Noot van de vertalers).
- 5 Victoria Cross (V.C.): de hoogste Britse militaire onderscheiding; het kruis wordt uitgereikt voor 'zeer bijzondere dapperheid, of bijzondere daad van moed of opoffering of extreme plichtsbetrachting in contact met de vijand.' De onderscheiding werd in 1856 ingesteld door koningin Victoria en is sindsdien 1356 keer uitgereikt.
- 6 Een operationele eenheid vliegtuigen en al het hierbij horende personeel onder een gezamenlijke commandant. Ook wel 'eskader' (Noot van de vertalers).
- 7 Spraakgebruik: luchtafweergeschut, ook wel afweergeschut.
- 8 Speciale kogels met een kleine, brandbare (fosfor)lading in de huls die ontbrandt bij afvuren en waarmee de baan van de kogels door de lucht overdag en 's nachts zichtbaar is.
- 9 Scouting Experimental, Brits eenzits, dubbeldeks gevechtsvliegtuig in gebruik van 1917-1920.
- 10 Sopwith Camel, een eenzits, dubbeldeks gevechtsvliegtuig met twee gesynchroniseerde mitrailleurs om door de propeller te kunnen vuren.
- 11 De 'trekker' om de mitrailleurs af te vuren, meestal gemonteerd op de stuurknuppel van de piloot.
- 12 Britse tweezits dubbeldekker met duwschroef, met de motor achter de piloot en de schutter in de voorste cockpit.
- 13 Britse tweezits dubbeldekker ontworpen voor verkenning en artilleriedoeleinden.
- 14 Frans eenzits, dubbeldeks gevechtsvliegtuig met goede klim- en duikeigenschappen (Noot van de vertalers).
- 15 Pruis, minachtende benaming voor een Duitser.
- 16 Luchtschip met stijve frameconstructie, door de Duitsers gebruikt boven Groot-Brittannië voor strategische bombardementen en verkenning
- 17 Brits tweezits gevechtsvliegtuig met een opmerkelijke manoeuvreerbaarheid, in gebruik vanaf 1917. Het was uitgerust met één vaste Vickers-mitrailleur voor de piloot en één of twee mobiele Lewismitrailleurs voor de waarnemer/schutter.
- 18 Een stalen, met amatol gevulde fragmentatiebom voor gebruik tegen transport, vliegvelden en troepen (Noot van de vertalers).
- 19 Langs de voorste loopgraven van de linies, waar de legereenheden van de tegenstanders elkaar bestookten.