

landse toestellen gereed voor de vlucht, dan werden ze er ter verkenning, beschieting of bombardering op uit gezonden. In de loop van de dag drong het tot elk lid van de bemanningen door, dat hij, gegeven de Duitse superioriteit, een gereede kans maakte om neergeschoten te worden. Op de eerste dag (een-en-vijftig vluchten, elf verliezen) bleek dat al een kans te zijn van ruim één op de vijf. Men kan er slechts naar gissen wat er omging in de geest van de hogere commandanten die hun ondergeschikten zo desperate missies moesten toevertrouwen, in de geest van het grondpersoneel dat de toestellen in koortsachtige haast gereed maakte voor weer een nieuwe vlucht, in de geest van de vliegtuigcommandanten en de bemanningen, meest jeugdige reserve-officieren en -onderofficieren, die zich geen illusies maakten over hetgeen hun te wachten stond – maar de vlieghelmen werden aangespspt, de plaatsen in de toestellen ingenomen. Eén was er, reserve-tweede-luitenant-vlieger J. C. Plesman, oudste zoon van de oprichter en directeur der KLM, die in de invasiedagen tienmaal opsteeg, tienmaal het leven inzette, tienmaal terugkeerde.<sup>1</sup>

De numerieke inferioriteit en de geringe snelheid van de meeste Nederlandse toestellen dwongen tot het toepassen van een gewijzigde tactiek. Dat geschiedde het eerst van het vliegveld Bergen uit. Hier waren, gelijk gezegd, nagenoeg alle G-1's buiten gevecht gesteld, maar de verspreid opgestelde C-10-verkenners waren gespaard gebleven. Haastig werd een nieuwe commandopost ingericht. 's Morgens om half elf konden acht verkenners opstijgen van welke vijf opdracht hadden, het vliegveld Waalhaven te bombarderen (alleen de leider van het eskadrille bezat een bommenrichtkijker). Zij werden bij Rotterdam door de veel snellere *Messerschmitts* ontdekt en aangevallen; twee maakten een noodlanding, drie konden, hoewel zwaar gehavend, Bergen weer bereiken. Daar kwam men in de nabespreking tot de conclusie dat men bij verdere vluchten het best zo laag mogelijk over de grond kon scheren, als het ware over elk huisje, boompje en beestje (dat 'hubobé-systeem' was al vóór de oorlog als oefening toegepast): dan was de kans op ontdekking door Duitse jagers het geringst. Vlak bij het doel moest men dan stijgen om, van ongeveer driehonderd meter hoogte, de bommen (zonder gebruik van de alleen bij grotere hoogten bruikbare bommenrichtkijker) 'over het handje' af te werpen.<sup>2</sup>

Van die nieuwe tactiek werd op het einde van de middag voor het eerst gebruik gemaakt door vier C-10's die, van Bergen uit, de door de Duitsers bezette stellingen bij de Moerdijkbruggen bombardeerden; er waren geen

<sup>1</sup> C. C. Kùpfer: *Nederlands vliegers in het vuur*, p. 244. <sup>2</sup> Molenaar: *De luchtverdediging*, II, p. 158-62; getuige J. A. van der Werff, *Eng.*, dl. I c, p. 336.