

Tweemaandelijks nieuwsblad van de
Stichting Wings to Victory
september 2013 nr. 39

De graven van Wing Commander Guy
Gibson en Squadron Leader Jim
Warwick op de begraafplaats van
Steenbergen.

Tijdens de op 19 september gehouden
bijeenkomst werd herdacht dat zij 69
jaar geleden hier in deze plaats hun
leven lieten.

Wings to Victory was actief zowel in
de lucht als op de grond tijdens deze
herdenking.

www.wingstovictory.nl
info@wingstovictory.nl



AIRMAIL. 39



Van de voorzitter
 Agenda
 Nieuws
 Museumstuk
 Crashes Zeeland Deel 30 1/2
 Fotopuzzel
 Zeeuwse Luchtvaartdagen 2013

3 **Stichting Wings to Victory**
 3 Postadres:
 4 Westweg 30
 9 4413-EG Krabbendijke
 10 Tel: 0113-503372
 18 Web: www.wingstovictory.nl
 20 Mail: info@wingstovictory.nl

Bankrelatie:
 Rabobank
 Rekeningnummer 1287 64 368
 Stichting Wings to Victory
 Westweg 30
 4413 EG Krabbendijke
 Kamer van Koophandel Middelburg
 KVK no 22062433

Bezoekadres:

Calandweg Vliegveld Midden Zeeland
 te Arnemuiden
 Geopend elke laatste zaterdagmiddag
 van de maand en op afspraak.

Voorzitter

Martien van Dijk

Secretaris

Joop van Weele

Penningmeester

Aart Walraven

Algemeen bestuurslid/adviseur

Jan van Huuksloot, Leo Bakker

Redactie:

Martien van Dijk
 Joep Radsma (*vormgeving*)



Doelstelling Stichting Wings to Victory:

Het blijven gedenken van de vele vliegeniers die omgekomen zijn in West Europa tijdens de Tweede Wereldoorlog, alsmede het doorgeven van de vele informatie hieromtrent aan volgende generaties.

**Wings to Victory
 wordt gesteund door**

CNE air

Luchtreclame

BEL MIJ

06 114 89 999

Hierbij de nieuwe Airmail. Iets later dan U van ons gewend bent. Niet dat er tekort was aan kopij of nieuws. Nee integendeel, meer dan genoeg stof om in de Airmail te plaatsen. Toch hebben we vanwege werkzaamheden de Airmail iets later kunnen afmaken. Meer hierover in een volgende Airmail. Wat vindt U in deze Airmail? Een verslag van de Luchtvaartdagen, nieuws, een fraai artikel over een crash van een Mosquito in Axel, de vaste rubrieken en meer. De stichting groeit gestadig. Weer hebben diverse vrijwilligers zich aangemeld. Plannen worden aangescherpt voor de toekomst. De voorbereidingen voor de 70 jaar herdenking bevrijding Zeeland zijn gestart. De herdenking voor W/C Guy Gibson in 2014 is in voorbereiding. U kunt het in de komende tijd gaan lezen in de Airmail. Blijft U ons vooral steunen! Veel leesplezier.

Martien van Dijk

22 oktober Opening monument Aagtekerke

Betrokkenheid + kwaliteit = continuïteit

Dorpsstraat 4 4365 AM Meliskerke

T: 0118-556677 E: info@woutersadvies.nl

I: www.woutersadvies.nl

Lid Nederlandse Orde van Belastingadviseurs (NOB)



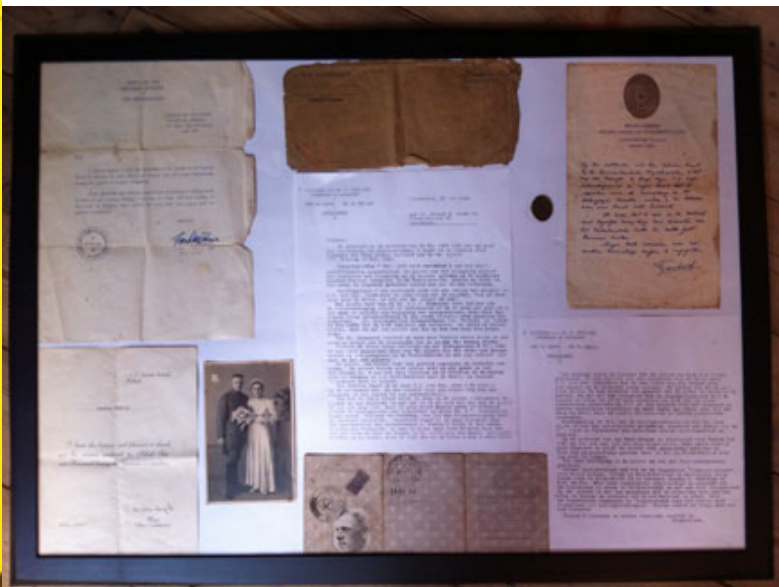


* Mark van der Linde heeft op 19 juni een stand bemand bij de stichting Ter Reede in Vlissingen. Hier werd een veteranendag georganiseerd voor veteranen die niet in staat waren naar de landelijke veteranendag te gaan.

* De winnaar van de Rosie the Riveter look-a-like wedstrijd tijdens de Zeeuwse Luchtvaartdagen was Loura Hamelink. Zij heeft inmiddels een vlucht met de Auster gemaakt.



* Via Sjaak van der Walle hebben we een aantal mooie items ontvangen. Informatie over en een onderscheiding van Dhr Fortuin uit Wissenkerke, die 1st Lt James E. Frolking op 7 oktober 1944, geholpen heeft uit handen van de Duitsers te blijven. Hieronder zijn foto's en brieven (waaronder een brief van prins Bernhard). Alles is te bekijken in het museum.



* Op 19 september hebben we met de PH-NET en de G-ADGV een flyby gemaakt tijdens de herdenking van Wing Commander Guy Gibson en Squadron Leader Jim Warwick op de begraafplaats van Steenberg.



19 september, is de crashdatum, nu 69 jaar geleden. Al vele jaren worden herdenkingen gehouden voor beide RAF vliegers.

In bijzonder slechte weersomstandigheden lukte het, voor de mensen op de grond onverwachts, toch de flyby te maken. Met dank aan Mike van der Straaten voor zijn inbreng in deze herdenking met zijn Tiger Moth. Jan van Huuksloot legde namens Wings to Victory een krans bij beide graven. In 2014 zal de 70-jarige herdenking groots georganiseerd worden. Voorbereidingen zijn hiervoor reeds in gang gezet.



* Van Ernst Braat hebben we een tweetal boeken ontvangen. Eén over radiotechniek en één Engels boek over allerlei acties vanuit Engeland met bijbehorende pamfletten. Beide boeken zijn toegevoegd aan de bibliotheek van Wings to Victory. Corin Gelderblom onderzoekt diverse crashes en poogt een foto van



omgekomen bemanningsleden te bekomen. Aanleiding was een herdenking bij een graf van een vliegenier waarvan we graag wilden weten om wie het nu eigenlijk echt gaat. Deze zoekacties zijn zeer interessant om uit te voeren en we zijn dan ook erg benieuwd naar de resultaten. In het Saefthinge gebied zijn onderdelen gevonden van een vliegtuig. Al snel werd duidelijk dat dit gaat om delen van een staartkoepel van een Lancaster bommenwerper. Na onderzoek lijkt het aannemelijk dat deze delen afkomstig zijn van de Lancaster

LL720 welke op 20-02-1944 in de Westerschelde neerkwam. Bij dit ongeval kwam de hele bemanning om het leven.

Zes bemanningsleden zijn begraven op begraafplaats Schoonselhof te Antwerpen en behoorde tot de RCAF. T/Sgt. Norman H. Brown, die behoorde tot de USAAF, werd herbegraven op de

Amerikaanse militaire begraafplaats Ardennes te Neuville-en-Condruz. Zij werden het slachtoffer van een Duitse nachtjager. De delen zullen toonbaar gemaakt worden in het museum geplaatst worden als een eerbetoon aan deze Lancaster bemanning.





* Door Krijn Krijnsen is de door hem gemaakte houten Tigermoth in de kleuren van de RAF geschilderd. Leuk voor kinderen om een foto bij te maken, leuk voor in het museum! Tijdens de Zeeuwse Luchtvaartdagen is hier rijkelijk gebruik van gemaakt. Krijn bedankt!

* Op 20 september hebben we met de PH-NET een bezoek gebracht (door de lucht) aan het Gdynia museum te Axel. In Axel werd de bevrijding van 1944 herdacht. Hiertoe was een programma opgesteld voor een herdenking en kranslegging bij het Poolse kruis aan de Hulsterseweg. Kinderen werden bij hun school opgehaald met een colonne militaire voertuigen en naar het Gdynia museum gereden. De PH-NET begeleidde de colonne vanuit de lucht. In het museum kregen de kinderen een rondleiding en een lunch aangeboden. Diverse Poolse militairen in actieve dienst bij de NATO en een delegatie van de stad Gdynia uit Polen waren aanwezig. Een mooie samenwerking tussen museum Gdynia en Wings to Victory. In 2014 zullen we dit verder uitbreiden.



* Op 22 oktober zal het monument onthuld worden in Aagtekerke ter nagedachtenis aan de omgekomen bemanning van de Boston BZ393.

Het monument is een initiatief van de Dorpsraad van Aagtekerke. Wings to Victory verleent medewerking. In een volgende Airmail meer over de onthulling.



Het monument in aanbouw

* Familie van F/O Tomasz Jan Legowski zal eind september een bezoek brengen aan Hulst. F/O Legowski werd op 4 mei 1943 neergeschoten in zijn Spitfire tijdens het begeleiden van B17's. Hij werd POW gemaakt. Legowski overleed in december 2011 op 90 jarige leeftijd. Jaap Geensen zal de familie ontvangen en rondleiden. Het bezoek van de familie Mazurkiewicz aan Zeeland en Wings to Victory is tot nader order uitgesteld.

Hartelijk dank voor het drukwerk en de moeite voor ons gedaan!



Drukkerij Zoeteweyj

Molendijkseweg 2 • Tel. 0113 571404

E-mail: info@dzy.nl • www.dzy.nl

De kleurrijkste drukker uit de regio

Drukkerij Zoeteweyj: voor alle mogelijke toepassingen

Voor drukwerk bent u bij ons aan het juiste adres!



Stichting Wings to Victory wordt ondersteund door:



**Accountants- en
Adviesgroep Rijkse**

www.aar.nl

Deze keer een museumstuk uit de Engelse fabriek van de Gipsy Major motoren en wel een testpropeller. Deze propeller werd gebruikt bij het proefdraaien van nieuwe en/of gereviseerde motoren op de testbank in de fabriek. Hiertoe werd vaak een propeller gebruikt met afgekorte bladen. De propeller was van belang voor de koeling van de motor en diende tevens als een soort van vliegwiel voor een rustiger loop van de motor. De houten propeller is voorzien van diverse opschriften en deze werden in het hout aangebracht.

Menige motor zal met deze propeller gedraaid zijn voor dat deze in bijvoorbeeld een Tiger Moth of een Auster ingebouwd werd. De slagrand van de propeller is voorzien van een koperen beslag welke met spijkertjes aan het hout bevestigd is. Ook de typische bevestiging van de propeller op een krukas van de Gipsy major motor is duidelijk te zien.



Failed to return: De Havilland Mosquito DZ 360

Herman de Putter, 2013.

Tijdens de oorlogsjaren 1940 - 1945 vond boven Zeeland een hevige luchtstrijd plaats. Diverse vliegtuigen werden tijdens deze strijd neergeschoten waarbij vele bemanningen om het leven kwamen. In Oost Zeeuws-Vlaanderen stortten circa 40 toestellen, zowel Duitse als Geallieerde, neer. Op 22 december 1942 stortte te Axel een Brits vliegtuig neer waarbij beide bemanningsleden om het leven kwamen. Deze crash heeft weinig aandacht gekregen en vrijwel niemand weet meer van deze gebeurtenis af. De crash vond plaats op de boerderij van mijn schoonfamilie en slechts toevallig kreeg ik het verhaal hierover te horen van mijn ooms. Nieuwsgierig geworden probeerde ik meer te weten te komen over wie de bemanningsleden waren en waarom het vliegtuig daar crashte. Als startpunt maakte ik dankbaar gebruik van de gegevens die door de stichting Wings to Victory op hun website zijn gepubliceerd¹. Zij hebben inmiddels een uitgebreide database opgebouwd van alle vliegtuigcrashes die in Zeeland tijdens de tweede wereldoorlog plaatsvonden. Deze database geeft informatie over welk vliegtuig betrokken was in de crash, de bemanningsleden en de eenheid waarvoor ze vlogen en ook waardoor het vliegtuig crashte. Het vliegtuig was een Mosquito B IV bommenwerper van 105 Squadron met als bemanning Fl/



Mosquito GB-A registratie nummer DZ 360

Sgt. Joseph Edmond Cloutier en Sgt. Albert Cecil Foxley. Tijdens de speurtocht naar meer informatie over de bemanningsleden en het squadron waarvoor ze vlogen werd er contact gelegd met de familie van Cecil Foxley. In mei 2013 vond een ontmoeting te Axel plaats tussen Gordon Foxley, broer van Cecil, en zijn zonen Ian en Andrew en kleinzoon Freddy Foxley en de familie Bakker. Diverse foto's en het logboek van Cecil werd door de familie Foxley ook ter beschikking gesteld voor het schrijven van de geschiedenis rondom de crash. Familieleden van Joseph Cloutier konden tot op heden

¹ www.wingstovictory.nl, crash no. 217 met gegevens over de crash van de Mosquito DZ360 te Axel.



*Sergeant Albert Cecil Foxley,
1920 – 1942 (Fam. Foxley).*



*Flight Sergeant Joseph Edmond Cloutier,
1916 – 1942 (Penetanguishene
Centennial Museum and Archives)*

niet getraceerd worden.

Fl/Sgt. J. E. Cloutier zijn familie kwam oorspronkelijk uit het plaatsje Penetanguishene in Ontario in Canada maar woonden inmiddels in Toronto². Joseph had in 1941 op 24 jarige leeftijd als vrijwilliger dienst genomen bij de RCAF. Eerder was hij afgestudeerd aan de Western Technical Commercial School te Toronto waarna hij diverse baantjes had verricht, als laatst als hotelklerk in Canada House Hotel te Penetanguishene. Zijn training tot piloot volgde hij in Canada en op 15 juni 1942 arriveerde hij in Groot-Brittannië bij het 3 Personnel Reception Centre te Bournemouth. Voor zijn vertrek was hij op 31 december 1941 getrouwd met de 22 jarige Doris Robillard, die ook afkomstig was uit Penetanguishene.

Cecil Foxley nam op 5 mei 1938 als 18 jarige dienst bij de RAF kwam als rekrut bij het 611 Royal Auxiliary Air Force

squadron te Speke terecht³. Na enige jaren als Aircraftman bij dit squadron gediend te hebben begon hij zijn opleiding tot observer (waarnemer/navigator)⁴. Hij volgde de opleiding in de Verenigde Staten van Amerika onder het zogenaamde ARNOLD programma en vervolgens van juni 1941 tot juni 1942 in Canada. Vanaf juli 1942 werden zowel Joseph als Cecil bij het 17 Operational Training Unit (O.T.U.) geplaatst. Deze eenheid was gespecialiseerd in het trainen van bemanningsleden voor het vliegen met een Bristol Blenheim, een lichte tweemotorige bommenwerper. Op 16 september werden Joseph en Cecil overgeplaatst naar 139 Squadron dat inmiddels met de moderne Mosquito B IV was uitgerust. Bij deze eenheid oefenden Joseph en Cecil met dit vliegtuig waarna ze bij 1655 Mosquito Training Unit (M.T.U.) verdere training met dit vliegtuig kregen. Op 8 december werden ze naar 105 Squadron overgeplaatst⁵. Bij dit squadron voerden Joseph en Cecil nog zes oefenvluchten uit voordat ze op 22 december 1942 hun eerste gevechts

² J. E. Cloutier, R97434, Service record, Library and Archives Canada Personnel Records Archive: RG 24 25070.

³ Luchtmacht basis Speke is nu het John Lennon vliegveld van Liverpool.

⁴ A.C. Foxley, 811126, Service record, RAF Disclosures, Manning 22e2, Cranwell, United Kingdom.

⁵ Operational Record Book 105 Squadron, Summary of Events. National Archives AIR 27/826.

missie zouden vliegen⁶.

105 Squadron was het eerste squadron dat met Mosquito B IV vliegtuigen werd uitgerust. De geschiedenis van de Mosquito is een bijzonder verhaal. In 1938 had het ministerie van luchtvaart een tender uitgeschreven voor de ontwikkeling van een tweemotorige bommenwerper die snel moest zijn, een grote bommenlast mee moest kunnen nemen en ook een groot bereik moest bezitten⁷. Volgens deze specificaties werd onder andere de AVRO Manchester ontworpen wat geen groot succes was. Al in 1942 werd het vliegtuig uit dienst genomen. De opvolger van de Manchester en was de beroemde zeer succesvolle viermotorige AVRO Lancaster.

Ook vliegtuigconstructeur De Havilland had plannen ingediend voor de tender maar met een wel zeer onconventioneel ontwerp. De Havilland stelde voor om een tweemotorig vliegtuig van hout te construeren en ook nog eens zonder enige bewapening behalve de bommenlast. Alleen de motoren, landingsgestel, beweegbare delen zoals rolroeren en de vele schroeven en bouten waren van metaal. Het ministerie van luchtvaart was hiervan niet echt onder de indruk en pas na zwaar lobbyen werden in 1940 de eerste 50 exemplaren door de RAF besteld. Ondanks de vertraging in de productie die het uitbreken van de oorlog gaf was De Havilland in staat om al in 1941 een prototype gereed te hebben voor een testvlucht. Het was direct een doorslaggevend succes, het toestel haalde



Montage van een Mosquito te Hatfield, duidelijk zijn de houten rompdelen te zien (Imperial War Museums TR930).

⁶ Logbook van Sgt. A.C. Foxley.

⁷ British Air Ministry Specification P13/36: tweemotorige middelzware bommenwerper, in staat om over een afstand van 5000 km een bommenlast van 1350 kg te vervoeren, in staat om een maximale bommenlast van 3600 te laden, een kruissnelheid van 440 km/uur op 4500 meter hoogte. Daarnaast moest het toestel in staat zijn als duikbommenwerper te fungeren, torpedo's af te werpen en troepen te vervoeren.



Het transporteren van de bommen naar een Mosquito B IV van 105 Squadron (Imperial War Museums CHI8009).

topsnelheden die gelijk waren aan de snelheid van een Spitfire jachtvliegtuig. Vanaf november 1941 werd 105 Squadron met Mosquito B IV toestellen uitgerust. De Mosquito DZ 360 met radio code GB-A werd waarschijnlijk eind oktober of begin november 1942 aan 105 Squadron geleverd. Met dit toestel werden door zowel 105 Squadron en 139 Squadron acht trainings- en gevechtsmissies gevlogen⁸. Op 13 november werd het toestel voor het eerst in het operational record book van 105 Squadron vermeld⁹. Het toestel werd toen ingezet bij een

Air Sea Rescue missie waarbij gezocht werd naar twee Mosquito's van 105 Squadron die niet teruggekeerd waren van een missie naar Vlissingen. Achteraf bleek dat deze beide toestellen allebei door Duitse FLAK neergehaald waren waarbij de bemanningsleden omkwamen¹⁰. Verdere missies met dit toestel werden op 16 november, 9, 13 en 20 december gevlogen naar doelen in Duitsland.

105 Squadron werd in 1938 opgericht toen de oorlogsdreiging duidelijk toenam. Het squadron had in de Eerste Wereldoorlog vanaf 1917 tot het opheffen in 1920 al een korte carrière gehad. In 1940 was het squadron als onderdeel van de Advanced Air Striking Force in Frankrijk gestationeerd en voerde met haar Fairey Battle vliegtuigen diverse aanvallen uit op de oprukkende Duitse troepen. Deze vliegtuigen waren echter geen partij voor de snelle Duitse jagers en het squadron leed dan ook zware verliezen. Bij terugkeer in Groot-Brittannië werd het squadron met Bristol Blenheim bommenwerpers

⁸ Sgt Chrysler en Sgt Der-Stepanian van 139 Squadron hebben diverse malen met Mosquito DZ 360 gevlogen.

⁹ Operational Record Book 105 Squadron. Operational records November. National Archives AIR 27/826.

¹⁰ Zie ook www.wingstovictory.nl, crash no. 198. In de PZC van 16-11-1942 wordt bericht dat op 13 november twee Bostons boven de Scheldemonding werden neergehaald.

uitgerust. Hiermee ondernam het squadron diverse aanvallen uit op de scheepvaart in de Noordzee, vliegvelden in bezet Europa en op andere tactische doelen. Het squadron werd ook kortstondig ingezet in het Middellandse Zeegebied met als basis Malta vanwaar ze Italiaanse en Duitse scheepvaart bestookte. Vanaf augustus 1942 tot februari 1943 was Hughie Idwal Edwards (1914-1982) Wingcommander van het squadron. Hij was afkomstig uit West-Australië waarvan hij later ook enige jaren gouverneur was. Hem werd voor zijn leiding aan het squadron tijdens een raid met Bristol Blenheims naar de havens van Bremen het Victoria Cross verleend. Nadat het squadron met Mosquito's was uitgerust ondernam het gewaagde precisie-aanvallen naar het vasteland. Zo werd samen met andere squadrons op 6 december 1942 een raid op de Philips fabriek te Eindhoven, codenaam Operation Oyster, uitgevoerd. De Stork fabriek te Hengelo was ook doelwit van 105 squadron. Daarnaast werd het Gestapo hoofdkwartier te Oslo bestookt door Mosquito's van dit squadron waardoor de daar gevangen verzetsstrijders de kans kregen om te ontsnappen. De stikstof producerende fabriek te Sluiskil, de Compagnie Neerlandaise de l'Azote, was ook enige malen doel van 105 Squadron. De aanvallen werden grotendeels op lage hoogte uitgevoerd. Hierdoor waren de aanvallen weliswaar doeltreffend maar ook riskant. Diverse laagvliegende toestellen raakten nog al eens objecten zoals schoorstenen of elektriciteitsmasten waardoor

ze crashten, vaak met fatale afloop. Vanaf 1942 tot aan het eind van de oorlog verloor het squadron in totaal 78 Mosquito's, waarvan 38% in Groot-Brittannië neerstortten, en kwamen 93 bemanningsleden om het leven.



Vlak voor de aanvang van Operation Oyster, links Wingcommander H.I. Edwards en rechts zijn observer P/O Cairns (Imperial War Museums C3304).

Aanvalsdoelen voor 22 december 1942 met Mosquito B IV van 105 Squadron, alle bewapend met 4 x 500 Lbs GP TD II sec bommen (Annexes to Operational Record Book 105 Squadron, AIR 27/830).

<i>Number</i>	<i>Code</i>	<i>Pilot</i>	<i>Observer</i>	<i>Target</i>		<i>Time up</i>	<i>Time down</i>	<i>Result</i>
DZ 360	GB-A	Sgt Cloutier	Sgt Foxley	Termonde	Engine sheds	15:52	-	Missing. Last seen encountering light Flak near Dunkirk.
DZ 407	GB-R	Sgt Dawson	Sgt Cox	Alost	Railway Jct	15:52	18:02	Target attacked at 16:14. Results unobserved. Star board engine hit.
DK 302	GB-D	F/L Gordon	P/O Hayes	Malines	Railway Jct	15:52	17:44	Failed to locate primary target. Bombed engine sheds at town to be believed Gramont.
DZ 336	GB-P S	gt Levy	Sgt Hogan	Rotenburg	Engine sheds	14:28	14:40	Technical failure: returned.
DZ 353	GB-E	S/L Ralston	F/L Clayton	Bremen	Railway Jct	14:28	18:14	3 bombs on large building at fork of junction at 16:41.
DZ 367	GB-J	P/O Bruce	F/O Reily	Buchholz	Engine sheds	14:40	14:59	Technical failure: returned.

Op 22 december 1942 om 15.30 stegen zes Mosquito B IV toestellen van Marham op. Marham is een RAF vliegbasis 50 km ten westen van Norwich en is nog steeds in gebruik door de RAF. Joseph en Cecil vlogen met de Mosquito DZ 360 met radiocode GB-A naar het vasteland. Het weer in Groot-Brittannië was fris maar helder terwijl het weer in Axel minder mooi was. Op 22 december werd tenminste een neerslag van 2,5 mm waargenomen en was de maximum temperatuur in Vlissingen 8,8 °C¹¹. Er heerste een zwakke NNO wind die sinds de dag er voor krimpnd was. De zes toestellen van 105 Squadron hadden allen verschillende missies, drie ervan hadden doelen toegewezen gekregen in noordwest Duitsland en drie hadden doelen in België toegewezen gekregen. Doelen voor Joseph Cloutier en Cecil Foxley waren de Scheldebrug en het spoorwegemplacement te Dendermonde. Dendermonde was een belangrijk verkeersknooppunt halverwege Gent en Antwerpen, zo'n 30 km ten zuiden van Axel. Tot aan het moment dat het vliegtuig crashte te Axel is het echter gissen welke vlieg-route Joseph en Cecil met hun Mosquito genomen hadden. Vermoedelijk begonnen de drie vliegtuigen met doelen in België, DZ 360, DZ 407 en DK 302, gezamenlijk aan de vlucht naar bezet Europa om bij het bereiken van de kustlijn hun eigen koers te volgen naar de diverse doelen. Bij Duinkerken begonnen voor Joseph en Cecil de problemen echter, een rapport van 105 Squadron geeft weer dat het toestel om 16.30 in

hevige FLAK terecht was gekomen 2 mijlen ten oosten van Duinkerken. Dit bericht wijst er ook op dat in elk geval tot aan Duinkerken andere vliegtuigen in de buurt waren die de Mosquito in de FLAK zagen vliegen. Een kwartier later, om 16.45 maakte de Duitse Flakkomandeur te Vlissingen melding van een naderbij komende Boston uit richting 9 en koers zettend naar Westkapelle op Walcheren. Het vliegtuig zette onder beschieting, meer dan 200 granaten van 2 cm werden door de FLAK afgevuurd, de vlucht voort richting het oosten. Hoogstwaarschijnlijk betreft het hier de Mosquito van Joseph en Cecil want even later wordt door de Leichte Flak Abteilung 847 (Le. Flak Abt. 847) te Sluiskil ook het vuur geopend¹² terwijl er van aan de kust gestationeerde eenheden verder geen meldingen waren over binnenvliegende vijandelijke toestellen. Op basis van deze informatie lijkt het er op dat na de beschieting door FLAK bij Duinkerken de Mosquito eerst een route over de Noordzee evenwijdig aan de Belgische kust richting Walcheren gevolgd heeft om vervolgens in een oostelijke

¹¹ KNMI gegevens van weerstation 310 Vlissingen en neerslagstation 745 Axel van 22 december 1942.

¹² Rond Sluiskil was luchtafweergeschut van de II en III/2./847 en de II/1./831 geplaatst ter verdediging van de fabrieken. Laatstgenoemde eenheid viel organiek onder de le. Flak Abt. 847.



Mogelijke vluchtroute van Marham naar Axel. (1 = vermoedelijke route; 2 = rechtstreekse route; 3=kortste route van Duinkerken naar Dendermonde).

richting te vliegen. Wellicht dat de bemanningsleden eerst eventuele schade aan het toestel moesten opnemen en de opties om, of terug te vliegen naar Marham, of de missie verder door te zetten open wilden houden in plaats vanaf Duinkerken over bezet gebied een rechtstreekse route naar Dendermonde te nemen.

Omstreeks 16.45 openden volgens het rapport van de luchtbeschermingsdienst de FLAK batterijen van de Le. Flak Abt. 847

te Sluiskil het vuur met hun 2 en 3,7 cm geschut. Deze batterijen waren daar opgesteld om de stikstoffabriek te beschermen tegen luchtaanvallen. Hoewel kunstmest belangrijk is voor de landbouw is het niet echt een strategisch doelwit, maar de fabriek zou ook makkelijk naar de productie van salpeter, een basisstof voor de productie van springstoffen, kunnen omschakelen. Om die reden was de fabriek in mei 1940 al door de Duitsers gebombardeerd en was sinds juli 1942 acht keer doelwit van aanvallen door de RAF waarbij onder andere ook Mosquito's van 105 Squadron ingezet waren. Op 13 november 1942 vond de laatste aanval plaats waarbij de elektriciteitscentrale vernield werd. Al met al was de fabriek sinds het uitbreken van de oorlog in 1940 niet meer in bedrijf geweest en in februari 1943 gaven de Duitsers hun pogingen op om de fabriek weer in bedrijf te stellen¹³. Van de Le. Flak Abt. 847 stond 2 cm geschut in het dorp Sluiskil op het dak van de St. Antonius school opgesteld en op het fabrieksterrein zelf. In een weiland ten zuiden van de afsplitsing van het zijkanaal naar Axel en de fabriek was 3,7 cm FLAK opgesteld¹⁴. Andere eenheden van de Le. Flak Abt. 847 waren op Walcheren en Zuid-Beveland gestationeerd terwijl het hoofdkwartier te Goes gevestigd was.

¹³ Beauchez et al., 1979.

¹⁴ Einsatzkarte 712 I.D. stand 10.4.43 geeft deze posities van Flak in Sluiskil aan.

Project VI/V2 Status Update

Zoals gebruikelijk wordt er in onze Airmail meestal een verzoek gedaan om informatie betreffende een foto. De response is vaak minimaal tot zeer beperkt.

In de Airmail nr 38 hebben we uw hulp ingeroepen betreffende neergekomen VI's en V2's in Zeeland.

De reactie vanuit de stichting was verrassend goed qua aantal en kwaliteit van de informatie en de verhalen.

Vanuit alle gebieden binnen Zeeland ontvingen we via email waardevolle en nuttige response.

Vóór het vermelden van de fotopuzzel in nr38 hadden we besloten een project te beginnen om zoveel mogelijk crashes van VI's en V2's, op dezelfde manier als de neergestorte vliegtuigen, in onze database te documenteren.

Ons uitgangspunt is de zg. SGLO (Studieproep Luchtoorlog 1939-1945) lijst geworden welke een aantal van 40 neergekomen VI's en V2's vermeldt. Dat lijkt niet veel, maar het is ook te weinig. Het moeten er meer zijn.

Hoe halen we de ontbrekende informatie boven water? Goed nagedacht over een projectplan. Alleen de informatie, documentatie en verhalen uit de stichting zijn niet voldoende.

Publiciteit zoeken was het plan. We probeerden via de media het publiek in te schakelen.

We zetten een ingezonden stukje in de rubriek "Meningen" in

de PZC en kregen al snel goede en nuttige response.

Ook Omroep Zeeland in de ochtendshow van Remco van Schelle leverde een aantal reacties via emails, telefoon of gewoon via tante Post uit alle regio's van Zeeland op. Niet alleen locaties, ooggetuigeverhalen werden ontvangen maar ook om ons te attenderen op regionale boeken welke zeer waardevolle informatie bevatten.

Wat hebben we nu. Begonnen we met een aantal van rond de 40, zitten we nu op 113 crashes. Dit is niet voldoende maar we zullen alle crashes nooit kunnen achterhalen omdat een behoorlijk aantal in wateren als de Westerschelde en de Oosterschelde zijn verdwenen.

Na het bestuderen van de nu beschikbare informatie, documentatie en verhalen gaan we een bezoek brengen aan de regionale archieven om o.a. de procesverbalen te bestuderen. Al met al zijn we op de goede weg en mochten er nog informatie, documentatie en verhalen zijn dan houden we ons aanbevelen.

Leo Bakker

email: leospitcon@zeelandnet.nl

tel : 0111-652349



Zeeuwse Luchtvaartdagen 2013



Zeeuwse luchtvaartdagen 2013 weer geslaagd!

Wat een geweldige dagen hebben we gehad! En wat een fantastische groep vrijwilligers was er op de been! Het was schitterend weer, zelfs te mooi wellicht. Donderdags en vrijdag was het strand dan ook een geduchte concurrent. Toch was het redelijk goed toeven op het vliegveld, met een koel briesje. De zaterdag maakte het helemaal goed: drukte alom. Het evenement was dit jaar weer naar een beetje hoger niveau getild, wat zich vertaalde in een gedegen organisatie en een gevarieerd programma. Zo hebben we als stichting beter uitpakkt dan vorig jaar, was de kinderhoek een stuk groter en professioneler, en hadden we een geweldige publiekstrekker in de vorm van Flying Circus. Voor het eerst in Zeeland, en dus een primeur. Ieder uur gaven ze een 'kleine' voorstelling, en driemaal daags de

grote Flying Circus uitvoering. Ook Reint Laan met z'n vliegverhalen rondom de gele Piper Cub was dit jaar weer van de partij, en hij wist wederom een grote kinderschare te vermaken. Verder hadden de zweefclubs groter uitpakkt, met onder andere een zeer realistische simulator, en natuurlijk ontbraken ook de Zeeuwse boertjes met bijbehorende babbelaars niet. Ook zeker niet te missen was het optreden van de Canadian Scottish Pipes & Drums. En naast dit alles natuurlijk volop Zeeuwse luchtvaart in alle soorten en maten. Tja, het is gewoon te veel om hier op te noemen. De foto's zeggen eigenlijk het meest. Ook op de website zal uiteraard een 'hoofdstuk 2013' worden bijgevoegd. We hopen ook binnen afzienbare tijd filmmateriaal te gaan publiceren, o.a. van de Zeeuwse luchtvaartdagen. Hou de website dus in de gaten! De volgende editie staat gepland voor 8 en 9 augustus 2014.





Herik Bocken



Herik Bocken



Henk Backer

Henk Backer

Antiquariaat



Neeven - v.d. Laan AVIATION & WAR BOOKS

Bezoekadres: Ambachtsweg 8c1474 HW Oosthuizen

Tel: 06-34659844 Tel: 06-20298691

Elke zaterdag geopend van 10:00 tot 17:00 uur

Bezoek onze website: www.aviation-warbooks.nl

Wings to Victory wordt gesteund door:



KAMPS

STRAAL-EN INDUSTRIËLE SPUITWERKEN

- Stralen van metaal, hout en glas
- Drooglijstralen
- Torbo stralen
- Schooperen
- Poedercoaten
- Elektrostatisch spuiten
- Airless spuiten
- Lucht ondersteund airless (airmix)
- Hoog rendement pneumatisch (hvlp)
- Polyurea Hot Spray

Schouwersweg 82

4451 HT Heinkensand

t: 0113-568206

f: 0113-562621

e: info@kampsstraalbedrijf.nl

www.kampsstraalbedrijf.nl

hefmatic



...als het hoger moet...

Kaaiweg 13a - 4454 ZG Borssele
T: 0113-355000 - F: 0113-355001 - www.hefmatic.nl

Linde

HIAB

MULTILIFT



Wings to Victory, het museum over de luchtoorlog in de regio