

Tweemaandelijks nieuwsblad van de
Stichting Wings to Victory
november 2015
nr. 52



Een fraaie opname van de Wings to Victory
Memorial Flight met de PH-NET en
de PH-UCS in formatie tijdens de
herdenking te Vlissingen op 31 oktober.

De foto is gemaakt door Ad Walrave.

www.wingstovictory.nl
info@wingstovictory.nl



AIRMAIL. 52

Stichting Wings to Victory

Postadres:

Westweg 30

4413EG Krabbendijke

Tel: 0113-503372

Web: www.wingstovictory.nl

Mail: info@wingstovictory.nl

Bezoekadres:

Calandweg Vliegveld Midden Zeeland

te Arnemuiden

Museum geopend elke laatste zaterdag-
middag van de maand en op afspraak.**Voorzitter**

Martien van Dijk

Secretaris

Joop van Weele

Penningmeester

Aart Walraven

Algemeen bestuurslid/adviseur

Jan van Huuksloot, Peter de Meester

Redactie:

Martien van Dijk

Henk Backer (*correctie en fotografie*)Joen Radsma (*vormgeving*)**Bankrelatie:**

Rabobank Rekeningnummer:

NL10 RABO 0128 7643 68

Stichting Wings to Victory

Westweg 30

4413 EG Krabbendijke

Kamer van Koophandel Middelburg

KVK no 22062433

**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.

Van de voorzitter	3
Agenda	3
Nieuws	4
PH-NET	6
Crashes Zeeland Deel 41	10
Museumstuk	12
Voortgang Sopwith Camel	14
Lezingen	15
Uitbreiding museum	16
Little Friend	17
Signalement	18



WtV Memorial Flight Vlissingen 31 oktober 2015

Foto: Ad Walrave

We kijken in deze Airmail terug op een aantal herdenkingen. Vlissingen was een prachtige herdenking waarbij leden van De Stichting Slag om de Schelde hebben laten zien hoe je samen iets kan organiseren. Wings to Victory was er ook bij.

In Airmail 51 stond een kort stukje over de nieuwbouwplannen. In deze en volgende Airmails willen we U meer informatie geven en U op de hoogte houden van de voortgang.

Deze winter staan ook weer een aantal lezingen in de planning. Deze moet U zeker eens een keer bezoeken. Het is altijd de moeite waard.

Begin 2016 worden de donateurs bijdragen weer van U gevraagd. We hopen dat U ons wil blijven steunen. Zonder deze steun zou het allemaal niet lukken.

Meer over het steunen van Wings to Victory verderop in ons clubblad.

Martien van Dijk

28 november Wings to Victory museum geopend van 13:00-17:00 *vliegveld Midden Zeeland*

17 december Lezing over "Flakturme" door Hans Sakkers *vliegveld Midden Zeeland*

Agenda 2016

14 januari Lezing door Martien van Dijk; "What took the RAF man to war." *vliegveld Midden Zeeland*

18 februari Lezing door Chris Lorraine; Vlieger van de enige luchtwaardige Nederlandse Spitfire: geschiedenis, selectie, opleiding en ervaringen van de afgelopen 5 jaar. *vliegveld Midden Zeeland*

5 en 6 augustus De Zeeuwse Luchtvaartdagen *vliegveld Midden Zeeland*



* Eddy de Jonge

Helaas berichtte Eddy ons, dat zijn gezondheid achteruit gaat. Mogelijk tengevolge van een blokkade in de hersenen werkt zijn linkerzijde niet meer. Eddy ziet geen kans meer om op eigen gelegenheid naar het vliegveld te komen. Wij zullen met hem regelen dat hij een keer gehaald en gebracht wordt. Wij wensen hem veel sterkte toe.



* **Er wordt een boekje samengesteld** over vliegtuigverliezen boven Noord-Beveland in WO2. Het initiatief is genomen door Kees Stoutjesdijk, een WW2 onderzoeker en tekenaar. Kees is actief bij de Stichting WO2GO op Goeree en Overflakkee en heeft Wings to Victory gevraagd medewerking te verlenen. Dit willen we uiteraard graag doen en namens WtV zal Wim de Meester hierbij aansluiten. Een eerste opzet is inmiddels gemaakt. Een nuttige vorm van samenwerking!

* **Op 3 november 2015** namen Martien van Dijk en Henk Backer deel aan de jaarlijkse herdenking op de begraafplaats in Zoutelande namens Wings to Victory. Henk legde de stijlvolle poppy-krans.



* Herdenking bevrijding Vlissingen

31 oktober 2015

Wings to Victory Memorial Flight maakte met de Auster en de Piper Cub een fly-by tijdens de herdenking van de bevrijding van Vlissingen. De PZC schreef er als volgt over:

In groten getale kwamen mensen naar het herdenkingsgebied aan de Oranjedijk, Uncle Beach. Dezelfde naam die het strandje had toen de eerste Britse militairen daar op 1 november 1944 landden. De officiële plechtigheid met kranslegging bij het monument vormde het centrum en tevens begin van de 'herdenking nieuwe stijl' in Vlissingen. De nieuwe vereniging 'Oorlogsjaren in Vlissingen' had ook een middagprogramma in elkaar gezet. Niet meer op de officiële datum 3 november dus, maar de zaterdag ervoor. Om zo veel mogelijk mensen te trekken en hen te vertellen en te laten zien wat er zich afspeelde die eerste dagen van november 1944. Zo stonden er niet alleen leger-



voertuigen uit de Tweede Wereldoorlog opgesteld, ook beeldden acteurs Britse, Franse en Nederlandse commando's uit. In authentiek uniform en met wapens uit die periode. Zij hadden een bivak opgeslagen naast de molen. Wings to Victory hield een fly by na de kranslegging. In de bunker, de Oranjemolen en in Willem3 aan de Oranjestraat waren expositie rondom de bevrijding van Vlissingen te zien. Veel mensen deden mee aan de Battlefield tours vanaf door het gebied, onder leiding van een gids.

De foto is van Henk Backer

Bijgaand artikel is afkomstig uit “De Vliegende Hollander”, officieel orgaan van de Koninklijke Luchtmacht van februari 1954. Het beschrijft de Luchtbrug naar de Waddeneilanden, onder andere met de Taylorcraft Auster, die nu als PH-NET deel uitmaakt van de Wings to Victory Memorial Flight. Opvallend is de stijl en het taalgebruik, dat afwijkt van de huidige vormen. Daarom is dit artikel in twee opzichten een historisch document.



KONINKLIJKE LUCHTMACHT LEGT LUCHTBRUGGEN, EILANDEN UIT HUN ISOLEMENT VERLOST

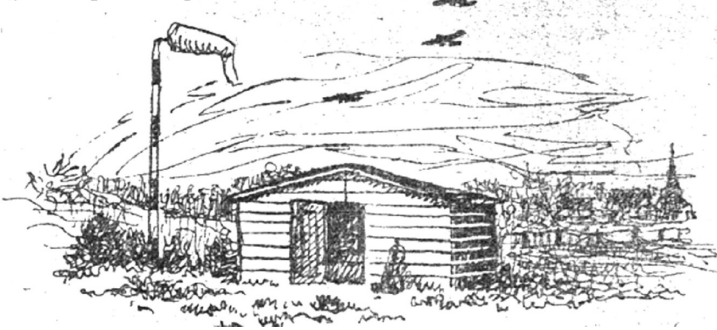
Drie schaduwen glijden over de uitgestrekte ijsvlakte naar het Noorden. Twee blijven dicht bij elkaar, vormen als het ware een geheel. De derde dartelt om het paar heen, nu eens links, dan eens rechts. Nu schiet hij plotseling vooruit, de andere ver achterlatend. In een wijde boog komt hij even later weer terug en voegt zich weer bij hen, als een herdershond bij zijn kudde. Al twee weken duurt dit schaduwenspel. Het zijn er niet altijd drie, ook wel eens vijf of zes. Het zijn de schaduwen van Austers en Piper Cubs met passagiers, post en levensmiddelen voor de geïsoleerde Waddeneilanden. De speelse schaduw is die van de begeleidende Harvard, die met zijn radio het contact met de

vaste wal onderhoudt en er voor zorgt dat de kleinste leden van onze vliegtuigfamilie en hun kostbare last, veilig hun doel bereiken.

Op 26 januari 1954 voltooide de vorst zijn aanval op de eilanden en werden de bootverbindingen gestaakt. Nog diezelfde dag legde de Koninklijke Luchtmacht een luchtbrug naar Ameland en Vlieland, later ook naar de andere eilanden. Merkwaaardig genoeg was de post op die eerste dag nog eerder op Ameland dan met de bootverbinding het geval zou zijn geweest.

Zo'n postvlucht nu heb ik meegemaakt en aan de hand van hetgeen ik gezien en gehoord heb wil ik trachten u een indruk te geven van het lief en leed van dit luchtbruggetje.

„Stationsgebouw” op Ameland.



Vijf vliegers.....ruim driehonderd vluchten.

Aan de rand van het platform van de vliegbasis Leeuwarden staat een groen houten gebouwtje. In dit gebouwtje klopt het hart van deze onderneming. Het herbergt namelijk de stafvlucht.

Binnengaand vinden we links de crew room. Het is er warm en gezellig druk. Aan een tafel zitten twee heren met stapels ingewikkelde papieren en staten. Het zijn ambtenaren van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Posterijen.

De normale bootverbindingen zijn ondergebracht bij bovengenoemd Ministerie. Onder de huidige omstandigheden blijft het belast met de regeling van het personenvervoer.

De aanwezigheid van de posterijen is duidelijk. Verder vinden we er de vliegers van de stafvlucht, die tot nu toe ruim driehonderd

vluchten maakten. Het zijn de 1e luitenant-vlieger Hommers, de sergeanten-vlieger Van Norden, Bak, Ten Oever, Van der Burgt en natuurlijk de majoor-vlieger Van Arkel, die de supervisie over het geheel heeft en trouwens zelf menige moeilijke trip op zijn naam heeft staan. Ook zit er een jonge vrouw met wat bagage. Ze logeerde op Vlieland en gaat nu weer naar huis. Overal op de grond liggen postzakken en pakketten.

Buiten staan de kistjes, ze doen wat parmantig aan temidden van al die straaljagers. Het lijkt wel of ze zich bewust zijn van de belangrijke rol die ze nu spelen. Verder vinden we er de bekende rode PTT-wagens en niet te vergeten het Waddenvliegtuig.

Onlangs werd het door de eilanden gezamenlijk aangekocht. Het is ingericht als ambulance. Voor de duur van het isolement werd dit toestel aan de stafvlucht toegevoegd en gevlogen door sergeant Van Norden. Ik had die morgen geluk en kon direct mee. Er stand een stijf briesje en na een korte aanloop waren we airborne. Het was ideaal vliegweer. Vleugeltje aan vleugeltje vlogen we met de andere Auster over de witte velden.

De Harvard, die met zijn helgele jas fel afstak tegen ijs- en sneeuwmassa's dolde maar om ons heen. Ik kon me boven een poolgebied wanen. Nu eens waren de ijsvelden gesloten, dan volgden grillige schotspartijen en miniatuur ijsbergjes.

Onheilspellend donker completeerde hier en daar het open water de wonderlijke mozaïek.

Wethouder als blokkentrekker

Ameland liet zich als eerste zien als een soort oneffenheid in de vlakke. Alleen de vuurtoren met zijn rode ringen viel onmiddellijk op. De Harvard was er al en cirkelde ijverig boven de strip, die ik ondanks al het wijzen van de vlieger niet van andere velden kon onderscheiden. Toen we bijna aan de grond waren zag ik pas de windzak en rood-wit-blauwe vlaggen waarmee de strip was afgebakend. Springend en hotsend taxieden wij even later over het ongelijke terrein, dat maar net groot genoeg was. Iegen het felle licht zag ik aan het andere eind het silhouet van een schuurtje. Een actieve figuur maakte zich daarvan los en kwam met een stel blokken naar ons toe hollen: het was de wethouder van Ameland. Grappig, een wethouder-blokkentrekker. Hij vormde op dat moment de totale bezetting van het "vliegveld". Gewapend met een brandblusser en de bewuste blokken voelde hij zich de koning te rijk. Een taxi (ik noem het maar zo) bracht ons naar de burgemeester, die in Nes resideert. Hij was vol lof over het werk van de Luchtmacht. De samenwerking was ideaal en alles liep naar wens. Er was geen direct gebrek op het eiland.



De Wethouder van Ameland maakte zich verdienstelijk als blokkentrekker.

Integendeel, de zuivelfabriek kon zijn producten niet afzetten en de kwaliteit liep door het opslaan gevaar. De verbinding betrof hier dus zuiver personen- en postvervoer. Een paar dagen geleden was een acuut geval van blindedarm-ontsteking naar Leeuwarden gebracht.

Een ruim 80 jaar oude Amelander, die op het vasteland zeer ernstig ziek was, wilde met alle geweld nog naar Ameland om daar te sterven. Hij is vervoerd en stierf kort daarna. Er waren mensen met verlof, die terug moesten: jonge verliefde mensen die eindelijk hun meisje of vriendje op de wal weer eens wilden zien. Zij allen vonden een plaatsje in een van de vliegtuigen. Het tarief was fl 12,50. Daar kun je natuurlijk geen kist voor laten vliegen, maar het Ministerie van Verkeer en Waterstaat paste de rest bij. Schiermonnikoog, zo hoorde ik, had plotseling ook een dringend ziektegeval. Een goed uur later lag de bewuste vrouw in het ziekenhuis. Er mislukken natuurlijk ook heel wat

tochtjes. Soms is het zicht slecht of hangen er sneeuwbuien. In de buurt van die buien is het akelig hikkerig. Voor vliegtuigen zonder radio en zonder blindvlieginstrumenten blijft het opereren boven een dergelijke witte wereld, waar oriëntatie zo bar moeilijk is, toch altijd een opgave. In Nes vond ik nog twee radioreporters die de buitenwereld op de hoogte hielden van de stand van zaken. Toevallig kon ik zo'n uitzending meemaken. Er was een welgemeend klopje op de rug van de Luchtmacht in vervat.

Wat vervoerd werd...

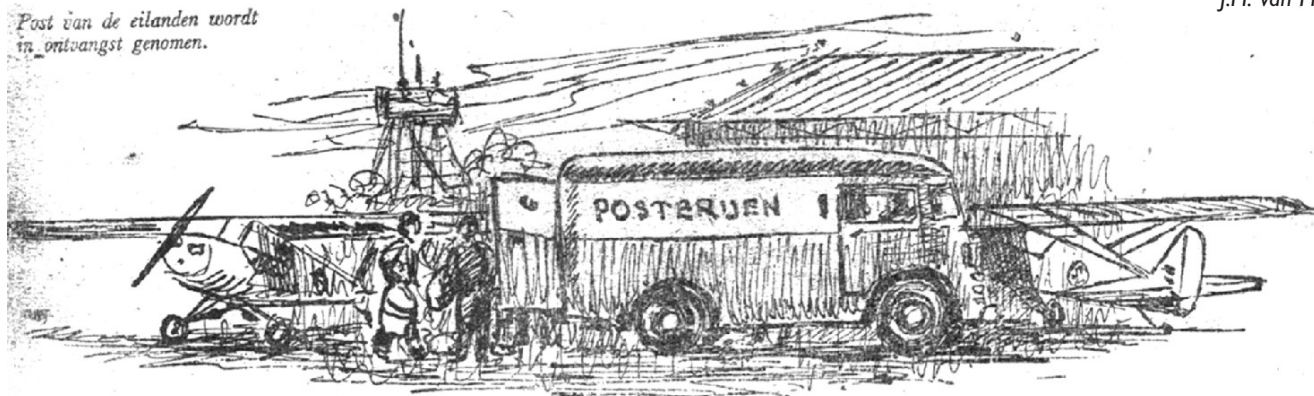
Misschien zeggen onderstaande cijfers u iets. De eerste twee weken werden vervoerd 130 personen, 3000 kg goederen 8500

kg post, terwijl de vliegers soms vier à vijf uur in de lucht zaten. Er werd en wordt op dit moment nog heel goed werk op Leeuwarden gedaan. Niets was teveel en onder moeilijke omstandigheden werden opdrachten feilloos uitgevoerd.

Het is altijd prettig wanneer blijkt dat een parate Luchtmacht ook in vredestijd haar grote directe nut heeft. De waardering jegens de Koninklijke Luchtmacht en het personeel van de Vliegbasis Leeuwarden in de betrokken gebieden is enorm, een waardering die ook ten deel viel aan de Transva en aan de bemanningen van de vliegtuigen, die van de Vliegbasis Woensdrecht uit de verbinding onderhielden met Schouwen en Duiveland.

J.H. van Heusden 1954

*Post van de eilanden wordt
in ontvangst genomen.*



Op 11 maart 1943 crashte een B17F van het 545th Bombersquadron tussen Goes en Wilhelminadorp. Dit is het verhaal wat er allemaal gebeurd is tot en met de crash, opgetekend uit brieven en interviews van drie overlevenden. Rond maart 1943 werd een groot aantal USAAF personeel samen gebracht in Boise, Idaho waarmee de nieuw te vormen 384th Bomber Group werd opgericht. Een onderdeel van die Group was het 545th Bombersquadron. De bemanning werd pas samengevoegd in Utah en bestond uit 2lt RJ Olbinski piloot, 2lt HR Swift 2^{de} piloot, 2lt R E Grandpre navigator, 2lt D H Turner Bombardier, SGT W L Hanna achterschutter, later vervangen door W J Counihan, sgt E M Trickett engineer en top turret schutter, sgt O E Reed radio operator, sgt G F Werbganec ball turret gunner, sgt G W Waterman achterschutter en sgt H J Cooke staartschutter. Van Utah ging de bemanning naar Sioux City Iowa waar ze de eerste opleiding in een nieuwe B17F kreeg.

Na hun opleiding in Sioux City werd de bemanning doorgestuurd naar Kearny Nebraska waarvan ze zou vertrekken naar Engeland. Maar eerst moest ze na een verlof te hebben genoten naar Bangor Maine voor alle mogelijke inentingen en onderhoud aan "hun" B17F.

Dit was een door Douglas-Long Beach gebouwde B-17F-40-DL Fortress met registratie nummer 42 3229 genaamd Pasadena Nina. Niet lang hierna werd koers gezet naar Gander Bay op New Foundland om te tanken en daarna werd in formatie de grote oversteek gemaakt naar Ierland. Omdat de piloot Olbinski hield van het vliegen op radiobakens ging alles goed tot ze in de buurt van Ierland kwamen.

Olbinski vroeg de navigator of ze wel de goede koers vlogen want die kwam niet overeen met het bakensignaal. Hierop zei de navigator: "dan luister je toch niet naar de radio".

Het bleek dat de Duitsers het radiobaken "ombogen" om vliegtuigen de verkeerde koers te laten vliegen. Helaas voor de Duitsers landde de groep veilig op Prestwick, waar weer veel geoefend werd.

Nadat ze voldoende opgeleid waren werden ze naar hun definitieve basis in Engeland gestuurd, Grafton Underwood Airfield.

Ook daar werden dagelijkse trainingsvluchten gehouden. Op 20 juni was ook zo'n vlucht en toen gaf 1 motor problemen, waardoor hun vliegtuig in onderhoud moest. Inmiddels waren ze ingedeeld in een bombardementsvlucht op 22 juni en kregen een "leen"vliegtuig toegewezen. Hun eerste operationele missie en het begin van dingen die mis gingen. De 545 zou een afleidingsbombardement vlucht op Antwerpen uitvoeren en de hoofdvloot zou Kiel aanvallen. Het eerste wat mis ging was de mist. Hierdoor kwamen ze niet op tijd bij het samenkomst punt met de hoofdmacht en de verdedigingsjagers. Hierop werd toch besloten naar Antwerpen door te vliegen omdat het een redelijk ongevaarlijke missie was. Als tweede probleem bleken 2 turbo's van de motoren niet te werken waardoor het vliegtuig zijn snelheid niet kon halen en achter bleef op de formatie.

Toch vlogen ze door, maar na hun bommen op doel te hebben afgeworpen raakten ze nog verder achterop en werden zo een makkelijke prooi voor het afweergeschut. Motor 2 werd geraakt en begon olie te lekken.

Ook kwamen er opeens een aantal Duitse jachtvliegtuigen (FW 190) op het strijdtoneel die de B17 aanvielen. Motor 3 werd in brand geschoten wat tot nog meer snelheidsverlies leidde.

Ook bleek een aantal machinegeweren vastgevroren te zijn, er was verkeerd vet gebruikt. De bemanning heeft met alle macht geprobeerd de brand te blussen maar dat lukte niet. Hierop besloot de piloot dat het vliegtuig verlaten moest worden en zette de automatische piloot aan. De piloot en copiloot hebben het vliegtuig via het bommenluik kunnen verlaten. De navigator probeerde door het luik in de cockpit uit het vliegtuig te komen maar dat lukte niet.

Met hulp van de bombardier lukte het uiteindelijk wel, maar op dat moment ontplofte het vliegtuig en brak doormidden. De navigator is veilig, maar gewond, op de grond gekomen, hij werd door de ontploffing weggeblazen en raakte bewusteloos. Hij weet niet hoe zijn parachute open is gegaan. De bombardier kon de cockpit niet meer verlaten die in brand stond. Uit de staart en middenstuk konden de ball turret schutter, de radio operator, en een achterschutter ook uit het vliegtuig springen, al werden zij door de ontploffing uit het voorstuk geblazen. De tweede achterschutter Waterman was al omgekomen door flak en of jagers nog voor het toestel ontplofte. De staartschutter kon niet meer uit de staart komen toen het toestel brak en hij getroffen werd door een aantal rondvliegende munitieboxen.

Een triest einde van een eerste operationele vlucht.

Olbinski, Swift, Grandpre, Reed, Wernabec en Counihan zijn als krijgsgevangenen opgesloten geweest in Stalag Luft III en hebben de

oorlog overleefd.

Tricket, Waterman en Cooke zijn eerst in Vlissingen begraven en na de oorlog bijgezet in de USAAF begraafplaats in de Ardennen.

Turner is later herbegraven in Californië.

Bij de foto, genomen vlak voor de eerste vlucht in Engeland.

Van links naar rechts:

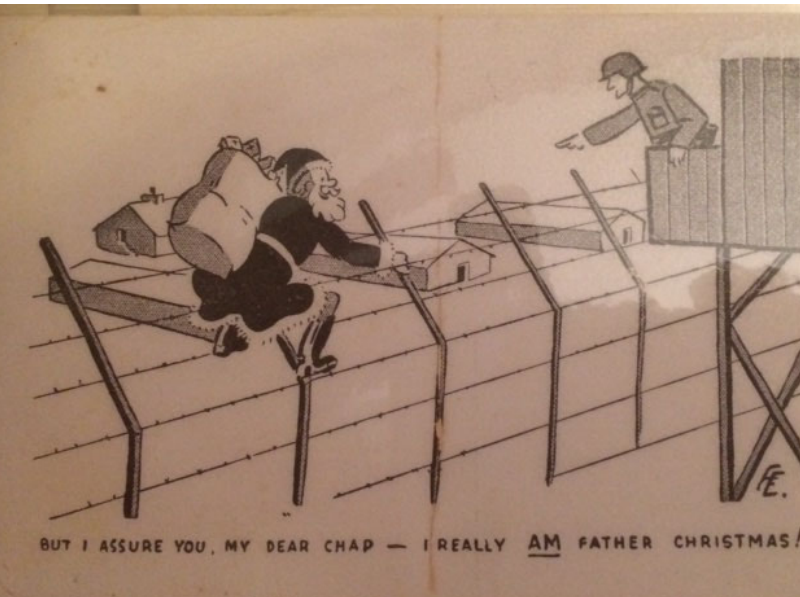
Grandpre, Wernabec, Reed, Olbinski, Cooke, Swift. Knielend Waterman.

Nico Heertjes



Deze keer een aantal gerelateerde voorwerpen aan de Prisoners of War (POW's).

Meer dan 10 000 RAF-vliegeniers werden krijgsgevangen in WO II. Ze kwamen terecht in kampen in o.a. Polen en Duitsland. Alle gevangenen kregen een Duitse "tag". Dit was een plaatje van staal met daarop de naam van het kamp (Stalag) alsmede een nummer van de gevangene.



De RAF-leden kwamen hoofdzakelijk terecht in een Stalag Luft, kampen met daarin alleen vliegeniers.

Over het algemeen werden zij redelijk behandeld.

De POW's waren bijzonder vindingrijk en maakten veel dingen zelf; spelletjes, kaarten, stempels, gereedschappen, souvenirs etc. Post versturen was toegestaan, maar deze werd door de Duitse censuur wel eerst bekeken. Ook voedsel pakketten mochten worden ontvangen.

Naast de afgebeelde items zijn in het museum meerdere voorwerpen terug te vinden die te maken hebben met de POW's.



Britse officieren in Stalag Luft III

Bron: timezone.com americanairmuseum.com

De staartdelen zijn vrijwel geheel klaar. Na de kwaliteitscontrole kunnen deze geschilderd worden en gepast op de romp. Het bekleden van deze delen is in voorbereiding. Er is voor gekozen om het authentieke linnen te gebruiken, zoals dit in WO I ook gebruikt werd. Momenteel wordt er gewerkt aan de vleugel

centersection en er is een start gemaakt met de bouw van een vleugel. Ook het landingsgestel krijgt al enigszins vorm. Het laswerk aan de romp is afgewerkt en voorbereidingen worden getroffen voor het aanbrengen van de motorbok en de motor. Dit is niet de definitieve bevestiging, maar noodzakelijk om alle bedieningen te kunnen routen en de lengtes hiervan te kunnen bepalen. Het gehele vliegtuig wordt zo op termijn eerst geheel in elkaar gezet om te kijken of alles past en om bijvoorbeeld stuurkabels op maat te kunnen maken.

Kortom, er is de laatste maanden en in de eerste fase van het project door een groep enthousiaste mensen hard gewerkt aan het Camel project.

Wilt U het eens komen bekijken? Laat het ons weten.

Wordt vervolgd.

Het frame van de romp van de Sopwith Camel is gerestaureerd en terug op het vliegveld



17 december een lezing over “Falkturme”

door Hans Sakkers.

Flakturme is een geheel nieuw fenomeen in de vestingbouw. Gelijk de Britten Flakeilanden in de Theemsmonding lieten afzinken om de hier gelegen aanlegroute op Londen te kunnen bestrijken zocht Duitsland een oplossing om hun centra van grote steden te beschermen tegen luchtaanvallen. Dit was eenvoudig te realiseren door in parken grote kunstmatige heuvels aan te leggen. Maar het werden architectonische bunkers. In 1940 begon men in Berlijn met drie van deze torens uit te bouwen. In 1941 volgde Hamburg met één toren, maar in 1942 kwam er een tweede bij. Uiteindelijk werden er in 1943 nog drie in Wenen gebouwd. Het gaat allemaal om torens ontworpen door de bekende architect Friedrich Tamms. Hans heeft hier een kleine 20 jaar geleden een boek over geschreven.

14 januari lezing : “What took the RAF man to war?”

door Martien van Dijk

Over de uitrusting van de vlieger, de hulpmiddelen, bijgeloof, brieven, testament, combat verslagen, ontsnappingsmogelijkheden, POW etc etc.

Alle onderwerpen worden verduidelijkt met voorwerpen uit het museum

18 februari 2016 lezing over de enige Nederlandse Spitfire

door Chris Lorraine

Chris Lorraine is oud Luchtmachtvlieger en momenteel vlieger van de enige luchtwaardige Nederlandse Spitfire: geschiedenis, selectie, opleiding en ervaringen van de afgelopen 5 jaar. Een interessante lezing over de (vlieg)ervaringen van dit unieke toestel.

Aangevuld met filmmateriaal over de Spitfire.



In de vorige Airmail hebben we u verteld over de uitbreiding van ons museum. Wings to Victory gaat grond pachten van Zeeland Airport en hierop willen we diverse gebouwen gaan realiseren zodat we onze collectie op een aantrekkelijke manier kunnen presenteren en ook de vliegtuigen bij de collectie kunnen betrekken. Hierbij opnieuw een foto van de maquette, maar dan gezien vanaf de Calandweg.

Rechts ziet U onze bestaande Nissenhut. Deze zal verder aangepast worden qua kleur en uiterlijk zodat deze er uit gaat zien als een WO2 Nissenhut.

Het gebouwtje aan de linkerkant wordt een kopie van een RAF Dispersal hut, een houten gebouw wat op veel vliegvelden te vinden was en door vliegers gebruikt werd. Het hart van het bestaande restaurant dient hiervoor als basis.

De grote loods is in ons bezit en zal op termijn neergezet gaan worden. In deze loods kunnen meerdere vliegtuigen gestald worden.

Het gepachte stuk grond zal afgezet worden met een stijlvol hekwerk en verder "aangekleed" worden.

Hiervoor is veel geld nodig. Wilt U ons steunen? Meer informatie hierover verderop in deze Airmail.



Voor de uitbreiding van ons museum en het pachten van de grond is veel geld nodig.

Wings to Victory ontvangt geen overheidssteun.

Om de nodige middelen bij elkaar te brengen gaan we fondsen werven en sponsors zoeken.

Maar ook U kunt hierin een belangrijke bijdrage leveren.

Voor de uitbreiding en om de jaarlijkse kosten op te kunnen brengen willen we een groep mensen zoeken die bereid zijn om

jaarlijks minimaal €100,00 te doneren aan onze stichting.

Met deze bijdrage wordt U een “Little Friend” van de stichting.

Deze “kleine vrienden” (de naam die gegeven werd door de bemanningen van de Amerikaanse bommenwerpers aan de begeleidende en hun beschermde jachtvliegtuigen), waren voor de bommenwerpers van wezenlijk belang!

Ook U kunt met deze bijdrage van betekenis zijn voor Wings to Victory.



Wilt U ook een “Little Friend” worden?

Wilt U donateur worden?

Wilt U uw huidige donateurschap aanpassen?

Wilt U een gift of donatie doen?

Neem dan contact op met Wings to Victory.

U dient er een nobel doel mee!

Wings to Victory is een ANBI instelling.

Giften zijn aftrekbaar van de belasting.





NORTH AMERICAN P51 MUSTANG

Een aantal vliegtuigtypen kan beschouwd worden als legende, een ervan is de P51 Mustang. De lijst met pluspunten en bijzonderheden is lang. De vraag of dit het beste jachtvliegtuig van WOII was, gaan we niet beantwoorden. Maar zonder twijfel was de Mustang vrijwel onberispelijk in alle acties die hij ondernam, en kon hij nauwelijks door een andere jager overtroffen worden. Ironisch genoeg was de Mustang niet ontworpen volgens een specificatie van het Amerikaanse leger, maar kwam hij als antwoord op een Brits verzoek in 1940 om een snelle, zwaarbewapende jager die in staat was op grote hoogten effectief te opereren. Dit was een kloelke opdracht. Toch slaagde de North American Aviaton er in. Het prototype NA-73x-casco werd, zonder motor, gepresenteerd op 9 september 1940, 102 dagen nadat het contract werd ondertekend en vloog voor het eerst op 26 oktober 1940. Direct vanaf het begin was duidelijk dat dit fraai gestroomlijnde, krachtige vliegtuig een kraker was. De eerste 620 productie-Mustang MK. I's, aangedreven door een Allison V-1710 motor, vlogen in april 1941. Na een aantal succesvolle operaties raakte




ook de U.S.Army overtuigd van het potentieel van de jager. De eerst Amerikaanse Mustang versies hadden ook Allison motoren. Het is bekend dat de Allison een goede motor was op lage hoogte, voor grote hoogten was hij ongeschikt. Proefvluchten met Rolls Royce Merlin motoren toonden een geweldige verbetering in prestatie. In 1942 werd in Engeland en de VS gelijktijdig aan de ontwikkeling van de Mustang gewerkt: de topsnelheid werd verhoogd, maar belangrijker nog was dat de capaciteit op grote hoogten enorm vooruitging. In december 1943 vlogen P51B's met Merlin motoren voor het eerst een operationele escortmissie vanuit Engeland, waarbij ze B-17's naar Kiel en terug escorteerden. Een vlucht van ca 1600 km. Tot dan toe waren de Amerikaanse bommenwerpers onbeschermd geweest tijdens hun langere missies, omdat Amerikaanse jagers niet het vliegbereik hadden om ze heen en terug te escorteren. De komst van de Mustang veranderde dit. Dankzij de droptanks onder de vleugels konden ze de bommenwerpers gedurende de gehele missie dekking geven. Ook een wat onbekender, maar belangrijker aspect in dit

verband is het zogenaamde 'leanen' van de brandstof. Dit houdt in dat tijdens de lange vluchten op een 'economische' manier werd gevlogen, door het brandstofmengsel armer in te stellen. Zeker wanneer men de langzame bommenwerpers moest volgen, kon men zo brandstof besparen, en dus verder vliegen. Tijdens acties werd uiteraard 100% gevraagd van de motoren. De ultieme versie is uiteindelijk de P51D, zoals de meesten hem kennen. Met een verlaagde achterromp, een uit één stuk gefabriceerde, schuivende cockpitkoepel en zwaardere bewapening. In de lente van 1944 werd de P51D voor het eerst ingezet. Het moet voor de bommenwerper bemanningen een enorme opsteker en ruggensteun zijn geweest om nu tijdens de gehele missie de bescherming van jachtvliegtuigen te hebben. Altijd was er een punt dat men de bescherming zag afzwaaien, en zij op zichzelf waren aangewezen in de oneerlijke strijd tussen bommenwerpers en Duitse jagers. Al gauw kregen deze Mustang escortes dan ook de naam 'Little Friends'. Hoe belangrijk deze little friends waren, wordt misschien nog wel het beste weergegeven door wat Luftwaffe-commandant Hermann Göring zei toen hij de Mustangs boven Berlijn zag vliegen: nu zal de oorlog niet lang meer duren.

Specificaties - North American P51D Mustang

Spanwijdte	11,28 m
Lengte	9,83 m
Max. gewicht	5488 kg
Topsnelheid	703 km/h
Max. vlieghoogte	12.770 m





Drukkerij Zoetewej
Molendijkseweg 2 • Tel. 0113 571404
E-mail: info@dzy.nl • www.dzy.nl



WOUTERS
BELASTINGADVIES
fiscale en financiële diensten
www.woutersadvies.nl



FRAANJE
aannemingsbedrijf



**Accountants- en
Adviesgroep Rijkse**
www.aar.nl




KAMPS
STRAAL-EN INDUSTRIËLE SMITWERKEN

- Stalen van metaal, hout en glas
- Droogspuiten
- Turbostralen
- Schoonmaken
- Poedercoaten
- Elektrisch sputten
- Allessputten
- Lucht ondersteund airless (airmix)
- Hoog rendement pneumatisch spuit
- Polyurea Hot Spray

Schouwersweg 82
4451 HT Heinkenszand
t: 0113-568206
f: 0113-562621
e: info@kampsstraalbedrijf.nl
www.kampsstraalbedrijf.nl



Luchtreclame
06 114 89 999

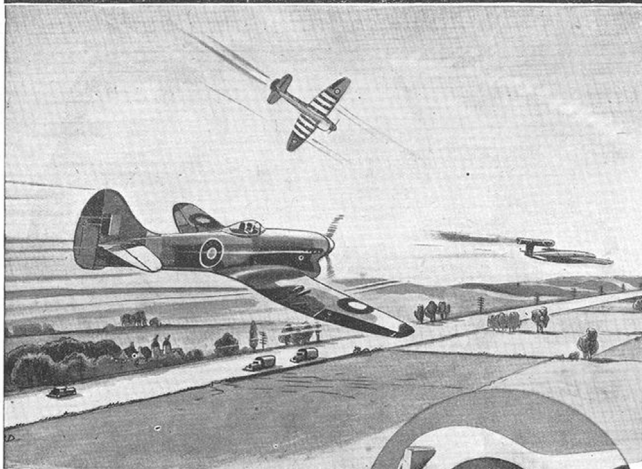


Antiquariaat
Neeven - v.d. Laan
AVIATION & WAR BOOKS
www.aviation-warbooks.nl



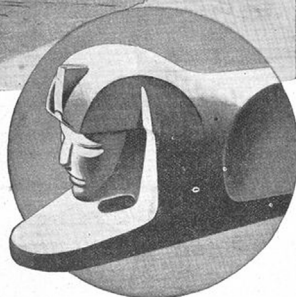
hefmatic
www.hefmatic.nl

HAWKER SIDDELEY ACHIEVEMENTS



They beat the flying bomb

The Germans thought no Allied fighter could catch the V1, but they reckoned without the Hawker Tempest—the world's fastest fighter with over 600 flying bombs to its credit. The timely production of this successful fighter is another item in—



The story behind the post-war
ARMSTRONG SIDDELEY
Cars

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS · Branch of HAWKER SIDDELEY AIRCRAFT CO. LTD.



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