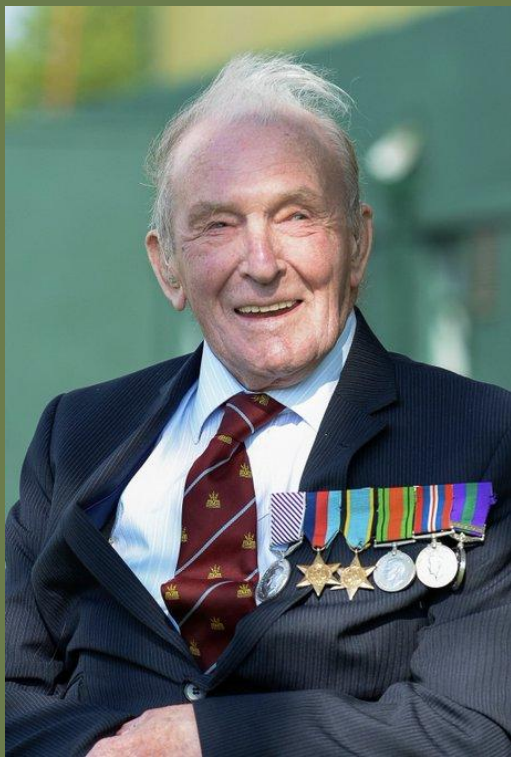




Nr. 72 maart 2023



# AIRMAIL

Stichting Wings to Victory





## In deze Airmail...

Van de voorzitter	3
Nieuws	4
Lichtjesavond	5
Voortgang boeken Luchtoorlog	6
Erelid	7
Crashes Zeeland	8
Signalement	11
Museumstuk	14

## 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.*

## Redactie Airmail:

Martien van Dijk

Redactie adres:  
Info@wingstovictory.nl

## Colofon....

Stichting Wings to Victory  
Westweg 30  
4413-EG Krabbendijke  
Tel: 0623131657  
Web: [www.wingstovictory.nl](http://www.wingstovictory.nl)  
Mail: [info@wingstovictory.nl](mailto:info@wingstovictory.nl)

Voorzitter  
Mike van der Straaten

Secretaris  
Kees Duijnkerke

Penningmeester  
Rijn Broere

Algemeen bestuurslid  
Aart Walraven  
Fred Bosma  
Martien van Dijk

Bankrelatie:  
Rekeningnummer:  
NL10 RABO 0128 7643 68  
Stichting Wings to Victory  
Westweg 30  
4413-EG Krabbendijke  
KVK Middelburg no 22062433





## Van de voorzitter....

Voor u ligt weer een Airmail met vele lezenswaardige artikelen. Veel waardering voor de mensen die steeds weer een leuke en informatieve Airmail samenstellen. De afgelopen periode hebben we een nieuwe secretaris aangetrokken die ons bestuur versterkt. Natuurlijk veel dank aan de vorige secretaris, die zijn werkzaamheden heeft gestaakt van een steeds drukker privé leven. Verder kan het bestuur rekenen op ICT ondersteuning in de directe omgeving van degene die de meeste inhoud van de website verzorgt. Zo is er vorm gegeven aan het gebruik en beheer van Teams en het delen van documenten en is er een begin gemaakt met het technisch beheer van de website. De database op de website is in een nieuw jasje gestoken en vormt nu mee een geheel met de andere onderdelen van de site.

Er blijft behoefte aan bestuurlijke ondersteuning voor het verhogen van de bekendheid van de activiteiten en evenementen van de stichting. Mocht u belangstelling hiervoor hebben meldt u dan aan bij [voorzitter@wingstovictory.nl](mailto:voorzitter@wingstovictory.nl)

Ook is er veel aandacht geweest voor met name het administratieve gedeelte van het adoptieprogramma. Reeds bestaande contacten zijn verstevigd en er is duidelijkheid gekomen over de jaarlijkse vrijwillige bijdrage van 1 euro na overleg met Commonwealth War Graves Commission kortweg CWGC ( zie ook <https://www.cwgc.org/> ).

## Op de voorzijde....

Op de foto S/L G.L. “Johnny” Johnson. Leonard Johnson was erelid van Wings to Victory sinds 2010. Leonard overleed op 7 december 2022. Meer over hem in deze Airmail.

Vervolg van de voorzitter:

Vestiging in de dorpskern van de gemeente Reimerswaal sleept zich voort en het overleg is nog steeds gaande met kleine vorderingen. Ik blijft echter goede hoop houden op een goed resultaat. Intussen zijn de penningmeester en ik begonnen met het opstellen van een begroting van de investering en exploitatie voor zover dit mogelijk is. Tenslotte komt bestuurlijk overleg op gang met de provincie Zeeland en de gemeente Steenberghe over de viering van 80 jaar bevrijding van Zeeland resp. West-Brabant mede in het kader van de Slag over de schelde.

Kortom, er wordt niet stilgezeten en rest mij u veel leesplezier toe te wensen.

## Nieuws...

Martin van Gulp heeft vanwege drukke werkzaamheden moeten besluiten te stoppen als secretaris. Hij blijft betrokken bij activiteiten van WtV en zal de digitale crashkaart en de QR bordjes blijven beheren. Martin, bedankt voor het vele uitgevoerde werk! Martin heeft een lesvlucht gekregen op de PH-NET. Een klein gebaar, maar het cadeau werd zeer gewaardeerd. Kees Duijinkerke zal de functie van secretaris gaan vervullen. Hij stelt zich voor in deze Airmail.

Berre van Dijk zal zich gaan inzetten voor Wings to Victory op allerlei ICT gebied. Ook voor de nieuwe database heeft Berre, naast onze voorzitter, een belangrijke rol gespeeld. Voor Wings to Victory een waardevolle bijdrage!

De nieuwe database is actief. Een geheel nieuwe opzet, maar belangrijker, de data zijn snel te bekijken, de database is meer beveiligd, het is eenvoudiger om data in te voeren etc. Het is een grote klus geweest, maar deze is gereed voor de toekomst!

Op 13 december hebben bekenden van de familie Lane een bezoek gebracht aan de Noorderbegraafplaats en hebben we een aantal foto's gemaakt bij het "Cross of Sacrifice". Met de foto van Brian Lane, die in WO2 voor de Zeeuwse kust vermist raakte, als het ware even verenigd met zijn vele collega's.



## Lichtjesavond 24 december 2022....

Op kerstavond hebben we opnieuw de jaarlijkse Lichtjesavond gehouden. Dit jaar voor het eerst samen met de stichting Oorlogsjaren Vlissingen. De samenwerking met deze stichting hopen we verder uit te bouwen. Een groot aantal adoptanten waren aanwezig om de lichtjes te plaatsen en aan te steken. Door een fout van ons waren niet alle adoptanten ingelicht. Dit hopen we dit jaar beter te doen. Het evenement is tenslotte bedoeld om zo veel mogelijk de aandacht te vestigen op de jonge mannen die hier begraven liggen. Ook de beheerder van de begraafplaats van de Gemeente Vlissingen verdiende een pluim voor zijn inzet en hulp.

Noteer alvast de 24<sup>e</sup> december in uw agenda. Het is een indrukwekkend gezicht al die lichtjes en we dienen er een nobel doel mee!



## "Voortgang boeken Luchtoorlog Zeeland"....

**Boekenserie : De luchtoorlog boven Zeeland door Wim de Meester en Kees Stoutjesdijk**

### **De luchtoorlog boven Walcheren**

Op donderdag 30 maart 2023 zal het lang verwachte deel 6A worden gepresenteerd. Door de auteurs is hier hard aan gewerkt en ze zijn trots op het eindresultaat.

Het blijft indrukwekkend wat een tijd en energie beide auteurs in de boeken steken over de luchtoorlog boven Zeeland. Veel nieuw foto's en informatie komt zo beschikbaar over de Zeeuwse luchtstrijd. Informatie die ook weer nuttig is voor onze database.

De boeken zijn ook bij Wings to Victory te koop.

De luchtstrijd krijgt zo een meer prominente plaats in de geschiedenis. Een plaats die het zeker verdient.



**"Erelid WtV "....**

George Leonard Johnson was erelid van Wings to Victory sinds 2007. In de vorige Airmail konden we nog vermelden dat hij zijn 101<sup>e</sup> verjaardag mocht vieren. Nu moeten we helaas melden dat "Johnny" Johnson op 7 december 2022 overleden is. Johnson was de laatste jaren veel in het nieuws, hij was de laatst nog levende die betrokken was bij het bekende bombardement op de Roerdammen op 16-17 mei 1943. Hij bleef op hoge leeftijd actief om te vertellen over deze periode en zijn vele omgekomen collega's. Wings to Victory had de eer om hem in 2007 te ontmoeten en hebben een uitgebreid interview met hem afgenomen. Samen met Herb Davy beantwoordden ze al onze vragen en vertelden enthousiast over hun RAF tijd. Het is een uniek interview geworden in woord en beeld. Ook ontvingen we van hem een handgeschreven aanbevelingsbrief. We zullen hen beiden blijvend gedenken.



*GL Johnson in RAF uniform*



*Herbert en Leonard in 2007  
tijdens ons bezoek*

## **"Crashes Zeeland WOII Deel 60...."**

17 juni 1943 In de nacht van 16 op 17 juni voerden 202 Lancasters en 10 Halifaxes van Bomber Command een missie uit naar Keulen  
De verliezen waren wederom zwaar! Veertien Lancasters gingen verloren waarvan twee in het Zeeuwse luchtruim. Eén daarvan was de Lancaster ED785 van 49 squadron. Opgestegen van Fiskerton Lincolnshire, stortte deze om 01.45 uur in de monding van de Westerschelde neer. De bommenwerper werd neergeschoten door Uffz. Rudolf Frank . 7 bemanningsleden kwamen om het leven, waarvan 1 vermist. Sgt Webb overleefde als enige deze crash en werd krijgsgevangene. Van een aantal bemanningsleden is er een foto, van de rest helaas niet. De lichamen werden begraven te Vlissingen.

Sqn.Ldr. George Gerard Storey KIA

Sgt. John Burnside KIA

Sgt. George Samuel Underlin KIA

Flg.Off. Ronald Charles Blythe KIA

Sgt. William Henry Waring MIA

Sgt. Maurice Gordon Webb RCAF POW

Flt.Sgt. Myril Ellwood Bunn RCAF KIA

Sgt. Harold Buttrey KIA



*Sgt Underlin*



*Flt/Sgt Bunn*



*F/O Blythe*





## “Luchtoorlog boven Zeeland....”

In de rubriek “Luchtoorlog boven Zeeland”, opgesteld door Wim de Meester en beheerd door Wings to Victory, worden activiteiten bóven Zeeland beschreven voor iedere dag uit de periode 1939 - 1945. Er ging vrijwel geen dag voorbij zonder oorlogsactiviteiten in het Zeeuwse luchtruim. Het verhaal geeft een goed beeld van zowel Duitse als van geallieerde zijde. Deze keer de datum: **3 en 4 april 1945**

*Deze data sluiten mooi aan bij het artikel over de RAF Air Sea Resque Deel III. In 1945 was er een duidelijk luchtoverwicht van de geallieerden en was veel land al bevrijd. Hierdoor konden ze zonder noemenswaardige problemen met kwetsbare vliegtuigen zoals de Walrus en de Swordfish operaties vliegen in het Nederlandse kustgebied. Maar ook ver voor de bevrijding, werden er gevaarlijke en uitgebreide acties ondernomen om vliegers terug te vinden. Voorbeelden hiervan volgen in RAF Air Sea Resque Deel V.*

### **Air Sea Resque missies door 276 squadron.**

Van 15.10 tot 19.10 voerden drie Spitfires en één Walrus amphibian van 276 squadron van 15.10 tot 19.10 vier ASR missies uit in het zeegebied ter hoogte van Walcheren en van 20.45 tot 01.45 vlogen drie Swordfishes van 119 squadron anti-shipment patrols langs het Nederlandse kustgebied waarbij werd uitgekeken naar een vermiste bemanning.

De daaropvolgende dag – 4 april – volgden nieuwe inspanningen! Een eerste patrouille van twee Spitfires van 276 squadron steeg al om 06.54 op om de zoektocht in het aangegeven gebied voort te zetten. Deze missie duurde tot 09.18 waarna een tweede – eveneens uit twee Spitfires bestaande patrouille – de zoektocht voortzette tot 11.15 uur. De piloten van deze patrouille rapporteerden de waarneming van wat – naar alle waarschijnlijkheid was – een vliegtuig wiel, dat rondreed op ongeveer drie mijl ten NNW van de vuurtoren van Westkapelle. Daarnaast startte alsnog een Walrus amphibian van 276 squadron welke tot 13.44 het Walcherse kustgebied (tevergeefs) in actie bleef.

## "Nieuws...."

Hallo beste lezers van deze Air Mail

Bij deze wil ik me aan jullie voorstellen als de nieuwe secretaris van WtV als opvolger van Martin van Gurp. Mijn naam is Kees Duijkerke, geboren op 10 oktober 1964 in Borssele en nu woonachtig in het mooie Waarde. Ik ben getrouwd met Katinka en we hebben samen 4 meiden en een jongen waarvan er nog 2 thuis wonen. Verder ben ik opa van 3 prachtige kleinkinderen.

Van jongst af aan heb ik een passie voor alles wat vliegt en de techniek die dit mogelijk maakt. Na het afronden van mijn HTS ben ik dan ook beroepsmilitair geworden en als Officier Techniek al weer 36 jaar werkzaam bij de Koninklijke Luchtmacht. Daarnaast was ik in mijn jonge jaren wekelijks te vinden op het vliegveld Midden-Zeeland om parachute te springen. Niet omdat ik de techniek van het vliegen niet vertrouwde, maar meer omdat ik nogal avontuurlijk ben ingesteld. Tevens ben ik ook in het bezit van een vliegbrevet (PPL) en mag ik graag een rondje boven ons mooie (Zee)land cirkelen.

Tijdens de in het verleden georganiseerde luchtvaartdagen ben ik in contact gekomen met WtV en heb sinds die tijd altijd de activiteiten van WtV een warm hart toegedragen. Ik zie het als een plicht om de herinneringen levend te houden aan de mensen die ons bevrijd hebben. Daarnaast wordt je er stil van als je ziet hoeveel vliegtuigen er tijdens WOII boven Nederland zijn neergestort tijdens hun taak om ons te bevrijden. Hier krijg je op de website van WtV een goede indruk van. Graag wil ik dan ook mijn steentje bijdragen aan het werk van WtV.





## **“Signalement door Pieter Wielhouwer....”**

### **Avro Lancaster**

De Avro Lancaster is de belangrijkste bommenwerper van de RAF uit de 2<sup>e</sup> wereldoorlog. De Lancaster was speciaal gemaakt als nachtbommenwerper om Duitsland op de knieën te krijgen. Het was een viermotorige bommenwerper die meer dan 7.000 kg bommen kon vervoeren en met speciale aanpassingen zelfs nog meer. De Lancaster was het toestel van de “Dambusters” bij de aanval op de dammen en de aanval op de Tirpitz. In april 1945 had de RAF 1087 Lancasters in de sterkte van Bomber Command. Dit in vergelijking met 609 andere toestellen, voornamelijk Halifax nachtbommenwerpers.

### **Ontwikkeling van de Lancaster**

De ontwikkeling van de Lancaster begon in 1936 toen het Britse Ministerie van Luchtvaart specificaties uitgaf voor de tweede generatie bommenwerpers als opvolgers van de twee-motorige Wellington, Whitley en Hampden bommenwerpers. Hieruit ontwikkelde Avro de Manchester met twee Rolls-Royce Vulture motoren. De ontwerper van de Manchester was Roy Chadwick die op dat moment al meer dan 25 jaar vliegtuigen ontwikkelde. Roy Chadwick ontwikkelde na de oorlog ook de indrukwekkende Avro Vulcan straalbommenwerper voor de RAF. De Manchester kwam in november 1940 in dienst maar bleek helaas geen succes. Motoren raakten vaak oververhit en het type kampte met veel technische problemen. Dit resulteerde in veel noodlandingen en ongelukken. De vliegers kregen geen vertrouwen in het type. De Avro Manchesters werden dan ook in juni 1942 uit de sterkte gehaald. Chadwick was in de tussentijd doorgegaan met de doorontwikkeling van Manchester tot een viermotorig toestel met Rolls-Royce Merlin motoren, ook bekend van de Hawker Hurricane en de Spitfire. De combinatie van motor en vliegtuig bleek dit keer wel een groot succes.



## “Signalement door Pieter Wielhouwer...”

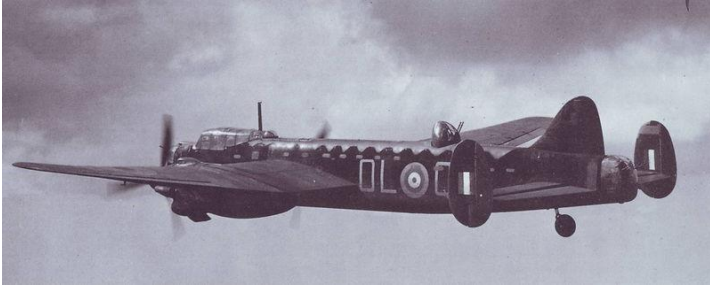
Dit werd de Lancaster. De fabrieken die eerder de Manchester produceerden konden vrij snel overschakelen op de productie van de Lancaster. Uiterlijk lijken de Manchester en Lancaster sterk op elkaar wat betreft romp, de langwerpige cockpit, geschutskoepels, vleugels en staartvlakken. Eind 1941 was het eerste squadron met de Lancaster uitgerust. Diverse fabrieken in Engeland gingen met de massaproductie aan de slag. Uiteindelijk zijn er in totaal 7.377 Lancasters geproduceerd. De hoofdversie was de Lancaster I met de Rolls-Royce Merlin motoren, neus, rug en staart koepels. Door een gebrek aan Merlin motoren werden ook een aantal Lancaster II toestellen gebouwd, uitgerust met Bristol Hercules motoren en grotere bommenruimen. De Lancaster III was eveneens een hoofdversie uitgerust met in licentie door Packard gebouwde Merlin motoren. De Lancaster X was uitsluitend gebouwd in Canada. Enkele specificaties van de Lancaster I:

Maximum snelheid	: 460 km/h;
Plafond	: 6.710 meter
Vliegbereik	: 2.780 km
Bewapening	: tien .30 browning mitrailleurs
Maximum bommenlast	: 9.980 kg

Wat de Lancaster, en overigens verder alle Britse heavy bommenwerpers, misten ten opzichte van hun Amerikaanse tegenhangers (de B-17 en de B-24) waren buikkoepel mitrailleurs. Ook was het kaliber van de Amerikaanse “Vliegende forten” .50 in plaats van .30. De buik van de Lancaster was dus ongedekt, een kwetsbaarheid waar de vijandelijke nachtjagers van Luftwaffe vaak succesvol gebruik van maakten. De vijand viel doorgaans aan volgens de tactiek “von unten hinten”. De Amerikanen vlogen doorgaans in een “box” waarin de toestellen elkaar dekten, terwijl de Britse Lancasters doorgaans individueel hun route in de bomber stream volgden.

*Wordt vervolgd.*

**“Signalement door Pieter Wielhouwer...”**



*Avro Manchester*



*De Avro Lancaster*

## "Museumstuk Wings to Victory...."

De United States Army Air Force(USAAF) nam vanaf 1942, vanuit Engeland, deel aan de luchtstrijd tegen Duitsland. De verliezen waren al snel hoog. Ondanks betere bewapening dan de vliegtuigen van de RAF, leden de Amerikanen, die hoofdzakelijk overdag vlogen, vergelijkbare verliezen. Er werd dan ook van alles bedacht en geprobeerd om de verliezen meer dragelijk te maken. Het was ook duidelijk dat veel bemanningsleden gewond raakten door rondvliegende fragmenten van granaten of kogels. Om het aantal gewonden te verminderen werd er beschermende uitrusting ontworpen en gefabriceerd. Zo kwamen er leren gelaatsmaskers, brillen en stalen helmen beschikbaar. Helmen die over de leren vliegekappen gedragen konden worden, waaronder versies met losse oorschelpen. Ook werden er vesten ontworpen die gevuld waren met stalen strippen. Eén van deze vesten is het type M-1. Dit type kwam beschikbaar in oktober 1943. Het vest van groen canvas was gevuld met smalle stalen strippen die verticaal in het canvas waren vastgenaaid. De strippen gaven bescherming tegen kleine fragmenten. Extra schorten konden op de onderzijde van het vest aangebracht worden, om de benen beter te beschermen. Deze schorten werden meestal gebruikt door bijvoorbeeld de romp schutters, die staande de 0.50 mitrailleurs bedienden. De voor- en achterzijde van de M-1 en de onderzijde werd door middel van drukknopen aan elkaar bevestigd en kon over de bestaande vliegekleding gedragen worden. Het gewicht van het vest bedraagt bijna 8 kg, wat een serieuze belasting geweest moet zijn voor de schouders en het lichaam. Aan de onderzijde bevindt zich een rode verstevigde canvas lus. Deze lus was bedoeld om in geval van nood, als men het vliegtuig snel met een parachute moest verlaten, met één beweging alle delen van het vest los te maken, zodat dit vanzelf van het lichaam viel.



## "Nieuws...."

Op de achterpagina van deze Airmail is een foto geplaatst met enige uitleg over een nieuw raam in de St John the Baptist church in Scampton UK. Dit raam is een herinnering aan het RAF 617 squadron. Dit jaar is het 80 jaar geleden dat de roerdammen gebombardeerd hebben. Het squadron is vooral bekend geworden om hun precisie bombardementen. De foto met teksten maakt het geheel duidelijk.

Ook Wings to Victory heeft een kleine financiële bijdrage geleverd aan dit raam.

Momenteel wordt er door de vrijwilligers van Wings to Victory gewerkt aan de jaarbeurt van de PH-NET. De NET is een Taylorcraft AOP Mk V en stamt uit 1944. Beter bekend onder de naam Auster. AOP staat voor Air Observation Post. Deze Auster is gebouwd door Taylorcraft Aeroplanes Ltd in Engeland. Naast een korte loopbaan in de RAF, heeft de PH-NET een bijzondere Nederlandse historie. Zo vloog het in de jaren vijftig enkele jaren als ambulance vliegtuig vanaf de Waddeneilanden. Vluchten werden gemaakt met mensen die "snel" naar een ziekenhuis moesten op het vasteland. De PH-NET is eigendom van onze stichting en ondergaat elk jaar het reguliere onderhoud. Door elk jaar iets extra's te doen, proberen we de Hertogin zo lang mogelijk luchtwaardig te houden. Het onderhoud kan grotendeels in eigen beheer uitgevoerd worden. "The Dutches" zoals het ook op de motorkap staat wordt dit jaar 79 jaar, een respectabele leeftijd. Anno 2023 wordt ze met regelmaat gevlogen vanaf vliegveld Seppe door een club enthousiaste vliegers. Onderdak vind de NET in het Vliegend Museum, tussen de andere oldtimers.



## "Donateurs WtV..."

### **Little Friend;**

Ook U kunt Wings to Victory financieel ondersteunen. Wordt "Little Friend" voor € 100 per jaar. De deelnemers die steun verlenen krijgen een eervolle vermelding op een houten scorebord, zoals dat ook in de RAF squadrons gedaan werd.

Meld U aan via de website of bij één van de bestuursleden!



Een P47 Thunderbolt,  
"little friend" van de grote  
bommenwerpers.

### **Donaties;**

Bij de donateurs die hiervoor een automatische incasso hebben afgegeven is hun donatie begin van het jaar afgeschreven. Mocht u geen automatische incasso opdracht hebben verstrekt maar toch in 2023 een donatie willen doen aan Wings to Victory verwijzen wij u graag naar onze website waar u de verschillende donatie mogelijkheden en wijze van doneren kunt vinden. Elk bedrag is welkom!





## "Adoptieprogramma" Wings to Victory....

Het adoptieprogramma is 12 jaar geleden opgestart door Wings to Victory in nauwe samenwerking met de Common Wealth War Graves Commission(CWGC).

Het doel is om graven uit te geven voor adoptie en zo meer aandacht te krijgen op de vele omgekomen vliegeniers uit WO2.

Wings to Victory heeft veel onderzoek gedaan naar deze vliegeniers, maar we kunnen dit niet alleen. We hebben hierbij hulp nodig.

Hoe mooi is het dan indien adoptanten zelf op onderzoek gaan naar informatie, foto's en zelf contact leggen met nabestaanden.

Recentelijk hebben we alle adoptanten een verzoek voor hun bijdrage 2023 als blijf van continuering in 2023 voor de door hen geadopteerde graven gedaan. We hebben niet van alle adoptanten een reactie terug ontvangen. Waarschijnlijk zijn de e-mailadressen in ons bestand met adoptiegraven niet meer alle actueel en hebben een aantal adoptanten inmiddels een ander e-mailadres.

Mocht u, of een bij u bekende adoptant, nog geen verzoek tot een bijdrage voor 2023 hebben ontvangen dan zouden we het op prijs stellen als u een mailtje stuurt naar [penningmeester@wingstovictory.nl](mailto:penningmeester@wingstovictory.nl). U ontvangt dan alsnog een verzoek om uw bijdrage voor 2023 te voldoen. Indien we voor 31 maart geen bevestiging van de bij ons bekende adoptant hebben ontvangen gaan we op zoek naar een nieuwe adoptant voor het desbetreffende graf. Er staan immers al enige tijd een aantal mensen in de wacht op een graf te adopteren. We vinden het belangrijk dat alle graven die we in beheer hebben geadopteerd blijven door actieve adoptanten.

Met vr, gr,

Penningmeester WtV

## "Air Sea Rescue Deel III....

In dit deel willen we kijken naar de vliegtuigen gebruikt door de RAF in de Air Sea Rescue afdeling. Zoals eerder gemeld stond deze afdeling nog in de kinderschoenen ten tijde van het uitbreken van de oorlog. Weinig vliegtuigen beschikbaar en weinig geschikte vliegtuigen voor deze taak. Er werd gebruik gemaakt van de Spitfire en van de Boulton Paul Defiant. Maar niet in grote getallen. Ze werden gebruikt voor meer belangrijker taken. Beide vliegtuigen werden ook uitsluitend gebruikt voor het lokaliseren van vermiste vliegers. Een tweetal vliegtuig types, die op water konden landen, waren beschikbaar van de fabrikant Supermarine. Dit waren de Supermarine Walrus en de Sea Otter. Beiden konden op water landen, maar op zee was dit niet of nauwelijks mogelijk. Op zee kon vooral vanwege de hoge golfslag. Toch zijn er voorbeelden van bekend waar dit wel gedaan werd. Al het mogelijke werd immers gedaan om gelokaliseerde vliegers ook naar huis te brengen. Opstijgen was soms niet meer mogelijk en dan werd er terug gevaren! Maar hierover meer in een volgende Airmail. Beide toestellen waren niet echt geschikt om ver uit de kust te opereren. De Walrus is een eenmotorige dubbeldekker vliegbootje met een duwschroef. Gebouwd vanaf 1935. De Sea Otter was ook een eenmotorige dubbeldekker met een propeller aan de voorzijde en werd gebouwd vanaf 1942. Wordt vervolgd.



*De Supermarine Walrus*



*De Supermarine Sea Otter*



**"Sponsors" ....**

Zij ondersteunen Wings to Victory:



→ **Ondersteunt U hen ook?** ←

MELISKERKE  
Dorpsstraat 4  
4365 AM Meliskerke  
(0)118 556 677  
[info@woutersadvies.nl](mailto:info@woutersadvies.nl)  
[www.woutersadvies.nl](http://www.woutersadvies.nl)

## Volgende Airmail....

### **\*In de volgende Airmail:**

O.a:

-De vaste rubrieken

-Een nieuwe Signalement

-Uw kopij?

### **\*Sponsor worden van Wings to Victory?**

Vraag naar het WtV sponsorpakket.

### **\*Adverteren in de Airmail?**

Vraag naar de mogelijkheden bij het bestuur.



Wings to Victory, erkend als ANBI instelling!

Wings to Victory ook op:

Facebook / Instagram / LinkedIn

ST JOHN THE BAPTIST  
CHURCH SCAMPTON  
DAMBUSTERS MEMORIAL  
WINDOW



REMEMBRANCE CROSS  
AND POPPY  
CHRISTIAN SYMBOL - CROSS

A CONTEMPORARY  
TWIST ON THE  
DIAMOND PATTERN  
IN THE EXISTING  
WINDOW

SIHOUETTE OF THREE  
LANCASTER BOMBER

GLASS TO BE  
DIFFERENT SHADES  
OF BLUES TO  
REPRESENT SKY  
AND WATER WITH  
HIGHLIGHTS IN  
AMBER/PURPLE  
AND GREEN TO  
CO-ORDINATE  
WITH THE SISTER  
WINDOW

BOMBER COMMAND  
BADGE AND  
617 SQUADRON  
BADGE

A SIHOUETTE OF  
ONE OF THE AIRMEN  
ON THE BOMBER  
COMMAND MEMORIAL  
NEXT TO A CROSS

V SHAPED LINES TO  
REPRESENT THE LIGHTS  
UNDER THE  
LANCASTER BOMBER TO  
SHOW WHEN THE PLANE  
WAS AT THE RIGHT  
HEIGHT TO RELEASE  
THE BOUNCING BOMB

THE DATE 617 SQUADRON  
WAS FORMED

RED POPPIES NEXT TO  
THE DEDICATION



[WWW.CLAIREWILLIAMSONGLASS.CO.UK](http://WWW.CLAIREWILLIAMSONGLASS.CO.UK)



Hét museum over de lucht oorlog in de regio

