

Tweemaandelijks nieuwsblad van de  
Stichting Wings to Victory  
september 2014 nr. 45

[www.wingstovictory.nl](http://www.wingstovictory.nl)  
[info@wingstovictory.nl](mailto:info@wingstovictory.nl)

Henk Backe



# AIRMAIL. 45

**Stichting Wings to Victory**

Postadres:

Westweg 30

4413EG Krabbendijke

Tel: 0113-503372

Web: [www.wingstovictory.nl](http://www.wingstovictory.nl)Mail: [info@wingstovictory.nl](mailto: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, Leo Bakker

**Redactie:**

Martien van Dijk

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

Rabobank

Rekeningnummer 1287 64 368

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
Zeeuwse Luchtvaartdagen 2014	4
Propeller uit de recycling	8
Nieuws	10
Propellers in WO II	11
Crashes Zeeland Deel 35	13
Museumstuk	14
Signalement	16



De Airmail is wat later dan gepland, maar hier is ie dan toch.

We kijken met genoegen in deze Airmail terug op ons evenement de Zeeuwse Luchtvaartdagen. Veel bezoekers en goed weer.

We hopen dat de deelnemers en de bezoekers dit ook zo ervaren hebben. Over volgend jaar wordt nu alweer nagedacht.

Verder in deze Airmail de standaardrubrieken zoals de beschrijving van een crash in Zeeland, nieuws, een museumstuk en een beschrijving van een vliegtuig aan de hand van een model. Op 19 september wordt door Wings to Victory de herdenking georganiseerd bij de graven van W/C Gibson en S/L Warwick te Steenberg. Ook zijn er diverse lezingen in voorbereiding voor de winterperiode.

Veel leesplezier!

*Martien van Dijk*

- |              |  |
|--------------|--|
| 19 september | Herdenking W/C Guy Gibson en S/L Jim Warwick begraafplaats Steenberg<br><i>Steenbergen</i> |
| 20 september | Wings to Victory Memorial Flight Herdenking B24 Heinkenszand <i>Heinkenszand</i>           |
| 27 september | Wings to Victory Museum geopend van 13:00-17:00 Vliegveld Midden Zeeland                   |
| 25 oktober   | Wings to Victory Memorial Flight Herdenking bevrijding Oosterhout <i>Oosterhout</i>        |
| 1 november   | Wings to Victory Memorial Flight Herdenking Polderhuis Westkapelle <i>Westkapelle</i>      |
| 11 november  | "Poppy day"  |



De Zeeuwse luchtvaartdagen liggen al weer meer dan 5 weken achter ons, maar zijn nog zeker niet vergeten. Wat een geweldige succes!! We mochten bijna 6000 bezoekers ontvangen, en het evenement is zonder incidenten of calamiteiten verlopen. Bovendien werden we gespaard voor de zware regenbuien vrijdags, en kregen we zaterdag nog eens een lekker zonnetje erbij. Als stichting hebben we daardoor weer genoeg budget voor de ZLD 2015, en bovendien een extraatje voor de schatkist van de penningmeester.

Wat ook zeker opviel, was de onderlinge sfeer en het enthousiasme van al die vrijwilligers die deze dagen hebben geholpen, jullie inzet en medewerking was geweldig!! Een speciale dank aan degenen, inclusief aanhang en kennissen en vrienden, die zaterdagavonds nog gebikkeld hebben met onder andere 200 dranghekken, nadat beide heftrucks uitgevallen waren. Dat was een afmattende uitputtingsstrijd, maar daar is zeer moedig gestreden en overwonnen!  
Kortom, voor alle vrijwilligers: hulde, lof en dank!

*Joop*

*Opening van de Zeeuwse Luchvaartdagen 2014 door Martin Schröder*



# ZEEUWSE LUCHTVAARTDAGEN 2014





# ZEEUWSE LUCHTVAARTDAGEN 2014



Enige tijd geleden kregen we via mede-vrijwilliger Maarten van Gelder het verheugende nieuws dat bij een bedrijf in de Botlek een redelijk complete vliegtuigpropeller lag.

„Die kon WtV krijgen en we moesten hem maar even komen

ophalen”. Helaas, het ding lijkt niet zo groot, maar het is wel zwaar, te zwaar om even in de kofferbak van een normale auto te leggen. Dat gaat binnenkort dus anders. Toen Maarten ons deze foto stuurde werden Joost en ik nogal vrolijk, omdat het niet zomaar een propeller is, maar een heel bijzondere. Aan de foto kunnen we het volgende onderscheiden.

- De prop heeft in zee gelegen; duidelijk te zien aan de verweerde resten van de propeller-bladen. Jammer genoeg is de vindplaats niet bekend, zodat we niet weten van welk vliegtuig hij afkomstig is.



- De prop is van een jachtvliegtuig. Dit is te zien aan het voorste deel (rechts) van de propellernaaf. Er zijn duidelijk gleuven te zien die schuin naar achteren en naar voren lopen. Daartussen zitten ronde gaten. Omdat de gleuven recht zijn staat vast dat de prop

niet in vaanstand gezet kon worden, wat op jachtvliegtuigen gebruikelijk was. Bij meer-motorige vliegtuigen kon dat wel. Aan de constructie van de prop is te zien dat het om een Hamilton Standard Hydromatic gaat, een Amerikaanse propeller.

- Een derde opvallende zaak is de achterzijde (links) van de prop. Daar is duidelijk de propeller-reductie van de motor zichtbaar, de krans met

kleine tandwielen. Deze reductie is gebruikt op de Pratt & Whitney R2800 motor. Hetzelfde type waaraan we bij WtV al





*Grumman F6F Hellcat*



*Vought F4U Corsair*

tijden bezig zijn om die enigszins op te knappen.

- Als laatste kenmerk is zichtbaar dat het een drie-bladige prop is, en ook dat is bijzonder. Niet dat de driebladen bijzonder zijn, maar wel alle bovenstaande feiten bij elkaar: er zijn maar twee eenmotorige vliegtuigtypes geweest met deze combinatie van motor en propeller. En allebei ontwikkeld voor gebruik aan boord van vliegdekschepen.

We zijn dan ook tot de conclusie gekomen dat deze prop op een marine-jager heeft gezeten. Welk van de twee hebben we nog niet achterhaald, maar het is of de Vought F4U Corsair of de Grumman F6F Hellcat geweest. Beide vliegtuigtypes zijn door de Engelse Marine in Europa gebruikt en op beide types hebben Nederlandse piloten gevlogen.

*Joost Naudts en Nico Heertjes - augustus 2014*



**Tijdens de Luchtvaartdagen** werden we aangesproken door John Steenberg van de Dutch Canadian Scottish Memorial Pipes & Drums Band.

Hij wilde ons wat overhandigen uit waardering voor de jarenlange samenwerking tussen hun band en Wings to Victory. We ontvingen, onder muzikale begeleiding, een compleet Canadees uniform met muts.

Het uniform vertegenwoordigt The 3<sup>rd</sup> Canadian Division, (R.C.E.M.E.) Royal Canadian Electrical and Mechanical Engineers. Zij kwamen met een latere golf aan in Normandië juni 1944 en trokken met het front mee noordwaarts. Ook in Zeeland werd door deze divisie zwaar gevochten.

Het uniform heeft inmiddels een plaats in het museum.

Een fraai gebaar van onze vrienden uit Hulst!



## I. Algemeen

De propeller van een vliegtuig zorgt voor het voortbewegen. Hij is gemonteerd op een as. De propeller werkt op de zelfde aërodynamische principes als een vleugel en heeft dan ook een koorde (breedte van het blad) en diverse profielvormen afhankelijk van voor/achterzijde en plaats op begin of einde van het blad. Door de beweging van de bladen door de lucht ontstaat drukverschil aan beide zijden van het blad. Dit drukverschil resulteert in een kracht die het vliegtuig voortbeweegt.

De periode van de Tweede Wereldoorlog was - zoals voor zoveel producten - proeftuin voor de ontwikkeling van de propeller, mede door de eisen die ontstonden door de nieuwe en verschillende toepassingen. Als materiaal werd hout, staal of aluminium gebruikt. Houten propellers hebben alleen in het begin van de oorlog een kleine rol gespeeld. De Hurricane Mk I had drie-bladige houten verstelbare props.

De vanaf 1937 ontwikkelde „constant speed” propellers hebben tijdens de oorlog een belangrijke ontwikkeling doorgemaakt. Van dit type zijn de bladen verstelbaar. De spoed kan hierdoor worden aangepast aan de specifieke vliegomstandigheden. Toch was dit niet de enige ontwikkeling. Er is driftig geëxperimenteerd met de vorm van het blad.

## 2. Termen

Cuff	Stroomlijncap aan de voet van het blad
Paddle blade	Breed blad
Symmetrisch	Blad met een symmetrisch buitenprofiel
Asymmetrisch	Blad met een asymmetrisch buitenprofiel

## 3. Enige fabrikanten

USA	Hamilton	Standard Hydraulische verstelling
	Curtiss	Elektrische verstelling
	Aeroproducts	Hydraulische verstelling
UK	De Havilland	Mechanische verstelling met contra gewichten later hydraulische verstelling
	Rotol	Elektrische en hydraulische verstelling
	Airscrew Comp	Maakt voornamelijk bladen
Duitsland	Verein.Deutsche	
	Metalw.	Elektrische verstelling
	Junkers	Elektrische verstelling
	Argus	Elektrische verstelling

## 4. Bladen en vormen

Propellers op stermotoren bleken de lucht voor de koeling niet op de juiste manier op de cilinders te blazen. Oorzaak hiervan

was het ronde profiel van het blad. Dit werd verholpen door het aanbrengen van een „cuff”, een soort manchet, die plaatselijk de vorm van het blad enigszins verandert.

Om de vliegeigenschappen te verbeteren, met name de stijgsnelheid en manoeuvreersnelheid, werden z.g. paddle bladen toegepast.

Dit waren de standaard bladen met een grotere koorde, dus breder in uitvoering. Het normale blad heeft

een ronde bladvoet, bij de paddle loopt het profiel veel verder door. Omdat de Hamilton Standard propeller beter voldeed dan die van Curtiss, besloot Curtiss ook Symmetrische en Asymmetrische bladen te maken.

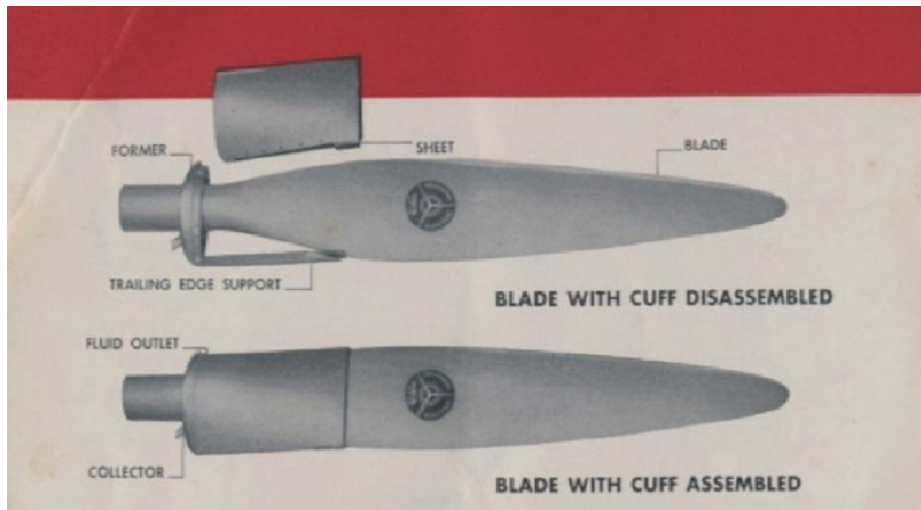
Rotol propellers waren gebaseerd op de Curtiss propellers en werden dan ook elektrisch versteld. Later werden ook hydraulisch verstelbare propellers ontwikkeld met bijzondere paddle

vormen zoals de 5 bladige props op de Spitfire Mk. XIV.

De Havilland maakte ook hydraulisch propellers. De constructie

leek een beetje op die van Hamilton Standard.

VDM props waren uitgerust met een elektrisch-mechanische verstelling. Meestal werden “normale” bladen gebruikt, maar op de FW 190 werden paddle bladen gebruikt.



*Nico Heertjes - augustus 2014*



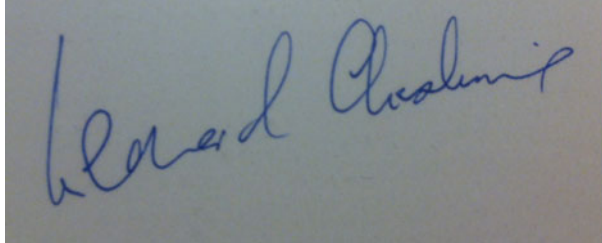
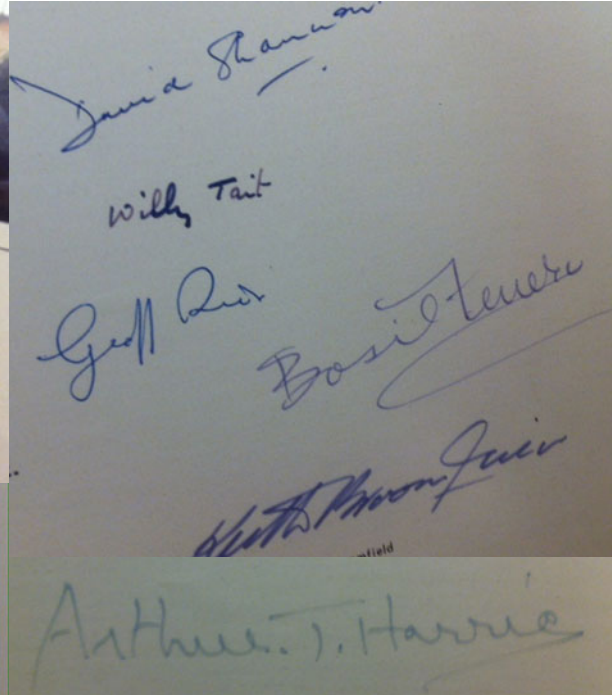
### Curtiss-Hawk 75A

Ter ondersteuning van de strijd in Zeeland in de meidagen van 1940 waren de Fransen enige tijd actief op de grond, maar ook in de lucht. Zo ook op de 17e mei 1940. Diverse Curtiss Hawk vliegtuigen van de Groupement de Chasse 23 zouden een groep bommenwerpers escorteren en beschermen. De aanval werd echter afgelast, maar de escorte werd niet afgezegd zodat deze toch boven Zeeland te vinden was. Daar raakten de Curtiss Hawks in gevecht met een twintigtal Messerschmitt Bf 109E's van I./JG 20, die daar op een hoogte van ± 4000 meter patrouilleerden. In de daarop volgende luchtstrijd werden kort na elkaar drie Curtiss toestellen getroffen. De Luftwaffe kwam er evenmin ongeschonden vanaf! Twee Bf 109's werden neergeschoten en gingen verloren. De Curtiss-Hawk 75A van Sergeant D. Bompain was een van de Hawks die neergeschoten werd. Met zijn parachute landde hij ten noorden van Middelburg. Ongedeerd ziet hij kans om geholpen door omstanders nog dezelfde dag Vlissingen te bereiken waarna hij zich de volgende dag weer bij zijn onderdeel kon melden. Recentelijk ontvingen we van Dhr. Meerman uit Vlissingen een onderdeel van dit vliegtuig. Een voetpedaal. Voorzien van Franse opschriften en in een mooie staat. Dit pedaal is mogelijk het enige deel wat van de Curtiss Hawk vliegtuigen is overgebleven! Het heeft in het museum inmiddels een prominente plaats gekregen.

GC I/4, 2nd Escadrille.









*North American Aviation  
B-25 Mitchell*



## North American Aviation B-25 Mitchell

Vernoemd naar William 'Billy' Mitchell - een groot voorvechter van luchtmachtpotentieel in de jaren twintig van de vorige eeuw - was de North American B-25 Mitchell een uiterst capabele en succesvolle middelzware bommenwerper en aanvalsvliegtuig. Hij was het product van dezelfde fabriek die de excellente P-51 Mustang jager bouwde. Het prototype NA-40 vloog voor het eerst in januari 1939. Het verschilde aanzienlijk van de uiteindelijke B-25 productieseries. Zo zaten de vleugels op 'schouderhoogte', en was de romp veel smaller. Helaas crashte het prototype al vlug.

Niettemin werd North American ertoe aangemoedigd de NA-40 verder te ontwikkelen tot een snelle, moderne middelzware bommenwerper. De resulterende nieuwe configuratie, de NA-62, werd al door de US Army besteld nog voordat ze het luchtruim gekozen had - herbewapening was inmiddels een onontkoombare noodzaak geworden, zelfs voor de 'isolationistische' VS. Het eerste toestel vloog op 19 augustus 1940. De wijzigingen betroffen onder meer een verbrede romp, zodat 2 vliegers zij aan zij in de cockpit konden zitten, een toegenomen bommenlast en krachtigere motoren, terwijl de vleugels naar nagenoeg het midden van de romp waren verplaatst. De eerste productietoestellen hadden 'rechte' vleugels, maar vanaf het tiende productie-exemplaar maakten deze plaats voor markante

'meeuwvleugels'. Het was voor North American een zware klus om de Mitchell te produceren, maar de fabriek slaagde erin en schiep een van de beste middelzware bommenwerpers van de Tweede Wereldoorlog. In eerste instantie werden slechts 24 B-25's gebouwd, maar ze vormden de start van een productieloop die uiteindelijk 9984 Mitchells in 8 hoofdproductie-versies zou omvatten.

De foto van het model van de Nederlandse Mitchell is van het type B-25C, in de kleuren van de Marine Luchtvaart Dienst zoals deze na de oorlog vlogen. 367 B-25C's werden aan de RAF geleverd als Mitchells II, hiervan gingen de eerste 39 naar het Nederlandse RAF 320 (Dutch) Squadron. In totaal vloog de Nederlandse eenheid met 41 Mitchells II. De B-25 bewees zijn waarde met name in de Pacific, niet alleen als bommenwerper, maar ook als zeer capabel aanvalsvliegtuig. Zijn haast jagerachtige prestatie en wendbaarheid waren uiterst nuttig en hij bezat een uitstekend groeipotentieel. Latere versies van de Mitchell werden ook steeds zwaarder bewapend, bij sommigen werd daarvoor de glazen neus vervangen voor een dichte koepel met tot wel 8 12.7 mm mitrailleurs. Hiermee hadden dus een aantal toestellen maar liefst 18 van deze verwoestende wapens aan boord! De Mitchell was een groot operationeel succes. Hij vloog bij Amerikaanse troepen, hoofdzakelijk in het

Middellandse Zeegebied, inbegrepen boven Noord Afrika en Italië, en op vele verre krijgstonelen in de uitgestrekte Stille Oceaan. Hun verreweg bekendste actie voerden de B-25's uit in april 1942, toen 16 speciaal geprepareerde en gemodificeerde B-25B's ingezet werden op een raid op Tokio en andere doelen op de Japanse "Thuis-eilanden". Onder aanvoering van een andere kleurrijke met de B-25 geassocieerde figuur, James H. Doolittle, stegen de Mitchells op vanaf het vliegdekschip USS Hornet. De raid was een enorm propagandasucces voor de Amerikanen en tevens een geweldige morele opkikker voor de geallieerden. Na zijn succesvolle dienst in de Tweede Wereldoorlog werd de B-25 na de oorlog wijd en zijd geëxporteerd volgens defensiehulpregelingen, vooral naar Zuid-Amerikaanse landen.

### Specificaties - North American B-25C Mitchell

<i>Spanwijdte</i>	20,6 m
<i>Lengte</i>	16,13 m
<i>Topsnelheid</i>	457 km/h
<i>Max. startmassa</i>	14.968 kg
<i>Max. vlieghoogte</i>	6460 m
<i>Vliegbereik</i>	ruim 2400 km
<i>Brandstofcapaciteit</i>	2445 L (plus mogelijkheid voor externe tank van 1590 L)

*Bewapening*

1x .30 mitrailleur in de neus, 4x .50 mitrailleur in de zijkant en in draaibare koepel bovenop

*Motor*

2 Wright Cyclone R-2600-13 stermotor, 1700 pk

*Bemanning*

5





**Drukkerij Zoetewej**

Molendijkseweg 2 • Tel. 0113 571404

E-mail: [info@dzy.nl](mailto:info@dzy.nl) • [www.dzy.nl](http://www.dzy.nl)

**WOUTERS**  
**BELASTINGADVIES**

*fiscale en financiële diensten*  
[www.woutersadvies.nl](http://www.woutersadvies.nl)

**FRAANJE**  
aannemingsbedrijf  
[www.fraanje.com](http://www.fraanje.com)



**AAR** | Accountants- en  
Adviesgroep Rijkse |

[www.aar.nl](http://www.aar.nl)

**CNE air**

Luchtreclame

06 114 89 999

Antiquariaat

Neeven - v.d. Laan  
AVIATION & WAR BOOKS  
[www.aviation-warbooks.nl](http://www.aviation-warbooks.nl)

**KAMPS**  
STRAAL-EN INDUSTRIËLE SPUITWERKEN  
[www.kampsstraalbedrijf.nl](http://www.kampsstraalbedrijf.nl)

**hefmatic**  
[www.hefmatic.nl](http://www.hefmatic.nl)



*The R.A.F.'s intensive bombing of Germany's war industries continues.*

**VICTORY OF THE ALLIES  
IS ASSURED**



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