

Tweemaandlijks nieuwsblad van de  
**Stichting Wings to Victory**  
maart 2015 nr. 48

Een foto die we recent ontvingen voor  
onze database. De bemanning van een  
Bristol Beaufort welke op 17 augustus  
1941 tijdens een mijnenleg missie  
verongelukte.

Sindsdien geen enkel spoor van deze  
bemanning. Hoe bijzonder is het dan om  
in 2015 een foto van de gehele  
bemanning te ontvangen. Dit ongeval  
krijgt als het ware weer een gezicht!  
De foto is gemaakt na een eerdere  
crash landing in Engeland.

Van links naar rechts P/O Binns, P/O  
Mitchell, Sgt Penrice en Sgt Campbell.

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



# AIRMAIL. 48

**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 Arnhemuiden  
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*)  
Joep 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
Wim de Meester	10
Jan de Smit	13
De luchtslag om Duitsland	14
Crashes in Zeeland Deel 38	16
Museumstuk	18



De 1<sup>e</sup> Airmail van 2015 is er weer.

In de laatste hebben we u beloofd voor meer informatie over het te bouwen vliegtuig. Dit houdt u van ons tegoeed.

In de komende editie zeker meer hierover en niet alleen tekst, maar ook iets zichtbaars.

De PH-NET ondergaat momenteel door vrijwilligers het nodige onderhoud en zal in april de eerste vlucht gaan maken van het vliegseizoen.

Er staan inmiddels volop vluchten gepland. Daarnaast meerdere activiteiten.

Aan de noodzakelijke uitbreiding van het museum wordt hard gewerkt.

We zijn in overleg met de Heemkundige Kring De Bevelanden over het plaatsen van een plaquette voor omgekomen vliegeniers in Zeeland.

Binnenkort willen we een vrijwilliger wervingsdag organiseren om meer vrijwilligers te werven.

Vrijwilligers voor het te bouwen vliegtuig, maar ook voor de vele andere taken in de stichting.

Voor iedereen is er iets te doen.

Kortom voldoende activiteit in 2015.

Veel leesplezier!

Martien van Dijk

28 maart Wings to Victory museum geopend van 13:00-16:30 vliegveld Midden Zeeland

25 april Wings to Victory museum geopend van 13:00-16:30 vliegveld Midden Zeeland

2 mei Vlucht Wings to Victory Memorial Flight voor Stichting WO2GO Goeree en Overflakke

5 mei Bevrijdingsdag Zeeland

5 mei Brooddropping Moordrecht Moordrecht

5 mei Prijzdropping Wings to Victory Zeeland

12 mei Herdenking monument Noorddijk

Krabbendijkse Krabbendijkse

23 mei Vlucht Wings to Victory Memorial Flight

Herdenking Kapelle voor Stichting Vitality kapelle Kapelle

13 juni Zeeuwse Veteranendag Middelburg

13 juni Wings to Victory Memorial Flight 25 jaar

7 en 8 augustus De Zeeuwse Luchtvaartdagen vliegveld Midden Zeeland

19 september Herdenking begraafplaats Steenbergen W/C

3 november Guy Gibson & S/L Jim Warwick Steenbergen

Herdenking begraafplaats Zoutelande P/O

MacLeod Zoutelande

11 november " Poppy Day" Zeeland



## NIEUWS

\* **Een aantal vrijwilligers** hebben een bezoek gebracht aan het Luchtvaartmuseum in Brussel.

Doel was om meer informatie te krijgen en het maken van foto's van de Sopwith Camel.

In het museum zijn veel originele vliegtuigen te bekijken uit beide wereldoorlogen en de Belgische luchtvaartgeschiedenis.

WtV zal hulp leveren bij de bouw van een 1:1 replica van dit beroemde Engelse jachtvliegtuig.



\* **Er wordt een bezoek voorbereid** aan het Luchtvaartmuseum in Brussel. Bedoeld voor vrijwilligers, donateurs en sponsors van stichting WtV en Vliegend Museum Seppie. Bij voldoende belangstelling zal er met een bus naar Brussel gereden worden. Een uitermate fraai luchtvaartmuseum met veel unieke vliegtuigen. In het museum wordt uitleg gegeven over de collectie. Bent U geïnteresseerd in een leuk dagje uit? Meld U aan via [info@wingstovictory.nl](mailto:info@wingstovictory.nl)

U krijgt dan verdere gegevens toegezonden.

Inmiddels is bekend dat het bezoek aan Luchtvaartmuseum Brussel is vastgesteld op 22 april. Belangstellenden wordt

gevraagd zich zo spoedig mogelijk op te geven. Te zijner tijd wordt hen de details over het reisschema medegedeeld.





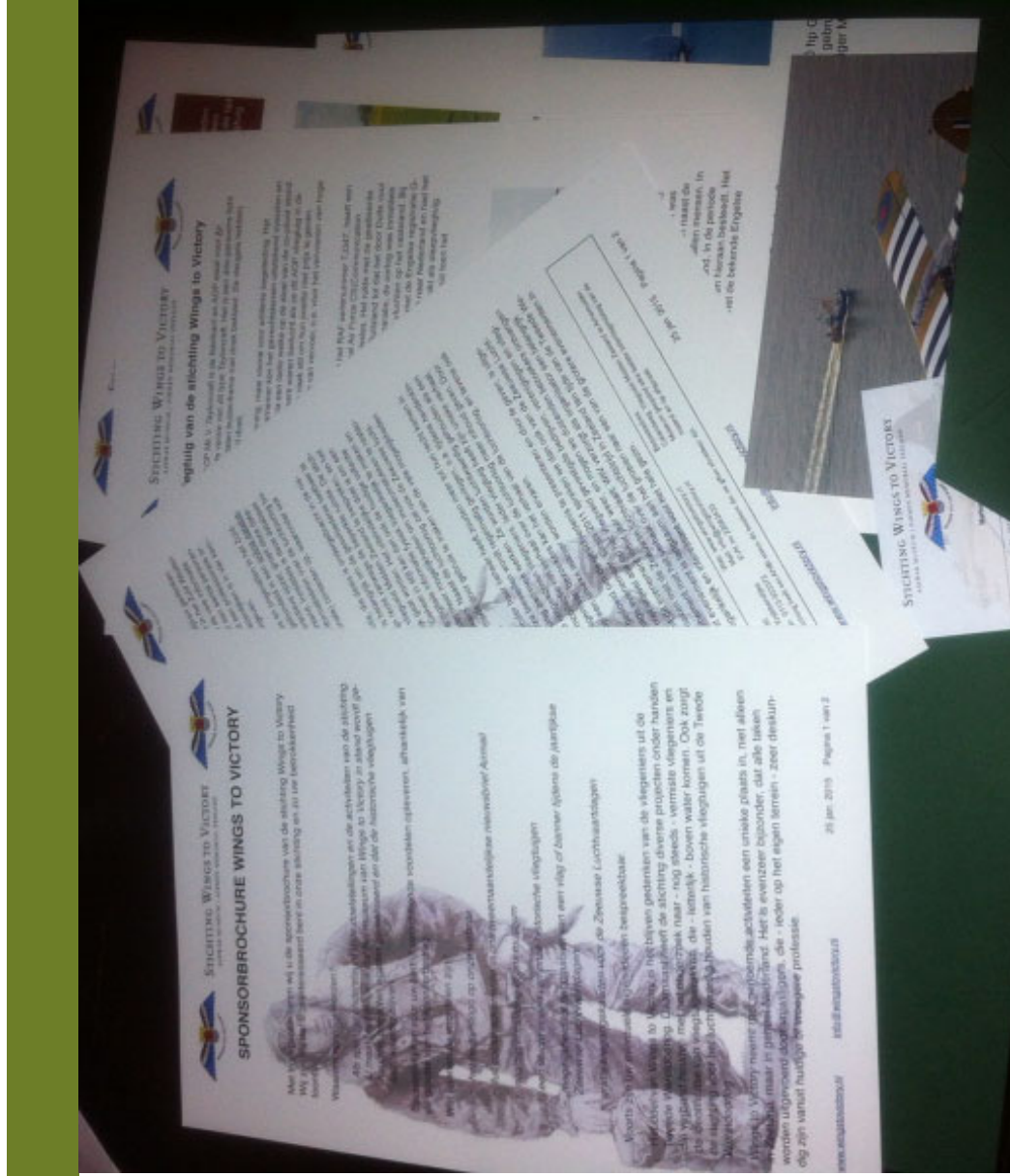
\* **Het winteronderhoud** aan de Piper Cub PH-UCS is afgerond. Elk jaar moet het vliegtuig een inspectie ondergaan.

Het onderhoud werd door de eigenaar, Hans Beerens, samen met vrijwilligers van Wings to Victory uitgevoerd.



## NIEUWS

- \* Er is een **sponsorpakket samengesteld** met daarin de nodige informatie over de stichting, de WtV Memorial Flight, de sponsormogelijkheden en wat wij voor een sponsor kunnen betekenen.
- Bent u geïnteresseerd in sponsoring en wilt u een pakket ontvangen, laat het ons weten.
- Wings to Victory is een ANBI instelling.



## NIEUWS

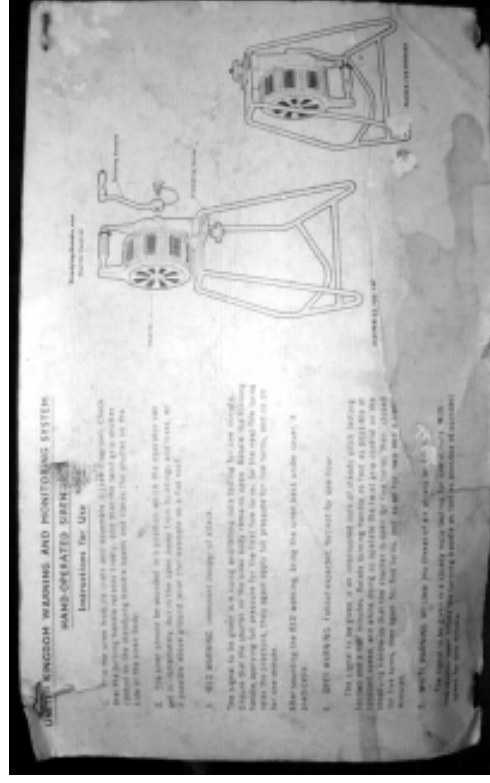
\* **De RAF sirene** die al in het bezit was van Wings to Victory werkt weer!

De oude tandwielen waren allemaal versleten, waardoor deze niet meer functioneerde. Dank zij Greg Brown, onze vriend uit de USA, kunnen we de sirene weer gaan gebruiken.

Greg heeft alle tandwielen opnieuw laten ontwerpen en deze ook van betere kwaliteit gemaakt.

Tevens heeft hij voor de nodige reserve tandwielen gezorgd. En dit allemaal gratis!

De sirene werd veelal gebruikt op de vliegvelden om luchtaarm te geven.



## NIEUWS

\* **Twee bestuursleden** hebben het Museum “Vitality” in Kapelle bezocht. Dit museum opgezet door Andries Looyen geeft op een fraaie wijze de slag weer rondom Kapelle gedurende de tweede wereldoorlog. Ondanks de beperkte ruimte is er een professioneel museum ingericht met een erg fraaie collectie. De stichting “Vitality” is ook lid van de samenwerkende musea onder de naam stichting Slag om de Schelde. In mei zullen we de herdenking bij Kapelle ondersteunen vanuit de lucht. Meerdere vormen van samenwerking zijn besproken. Zeker het bezoeken waard!







## WIM DE MEESTER

### **Even voorstellen:**

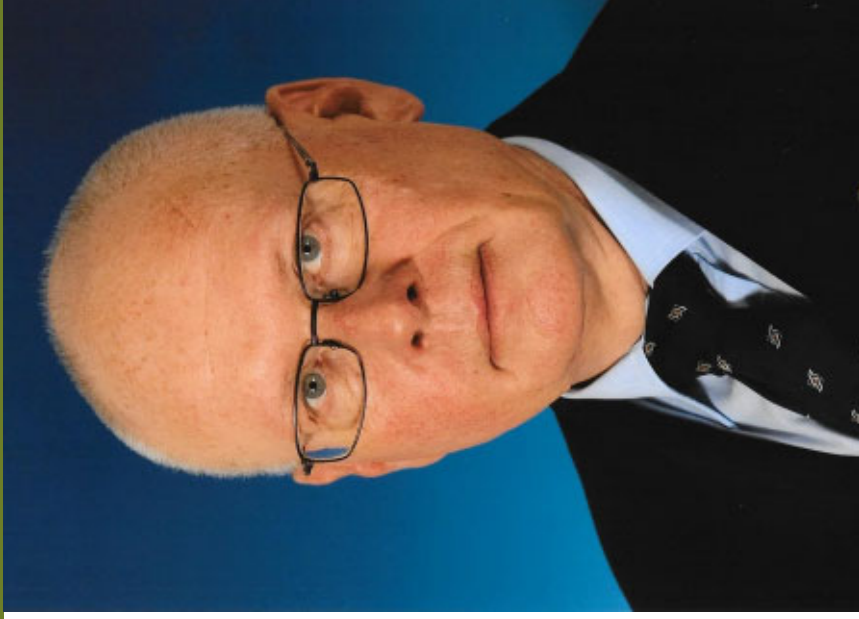
Wim de Meester – 63 jaar – geboren te Breskens en woonachtig in Alphen aan den Rijn. Mijn gehele leven staat in het teken van een diepgaande interesse in zowel de moderne als in de historische luchtvaart met het accent op de gebeurtenissen tijdens de Tweede Wereldoorlog in en om het Zeeuwse luchtruim.

De overgang van gewone belangstelling en interesse naar een meer professionele benadering van het onderwerp is met terugblik achteraf moeilijk aan te geven. Eind jaren zeventig/ begin jaren tachtig sloot ik mij aan bij de Luchtoorlog Documentatie Groep en bezocht ik de archieven van de gemeentehuizen in Zeeuws-Vlaanderen.

Eén bezoek staat mij daarbij nog scherp voor ogen en dat was aan het gemeentehuis van Aardenburg – destijds nog een zelfstandige gemeente. Letterlijk met de pet in de hand stond je dan voor de gemeente secretaris die minutenlang doorging met schrijven en deed alsof je er niet stond.

Dat waren duidelijk andere tijden.

Hoe meer lokaal onderzoek je deed; des te meer vragen werden opgeroepen en om die te kunnen beantwoorden bezocht ik tijdens een vakantie voor de eerste keer het Militair Archief te Freiburg. Een onschatbare bron van informatie kwam naar boven en aldus gaf dat aanleiding tot nog veel meer trips naar het in het zuiden van Duitsland gelegen stadje.



## WIM DE MEESTER

- Het gaf ook wel aanleiding tot uitleg thuis als ik dikwijls meer dan 1 100 kopiën had besteld à één DM per stuk + foto's + kaarten materiaal + verblijf – en reiskosten.
- Tegelijkertijd ontstond de gedachte bij mij om niet alleen geheel Zeeland te gaan onderzoeken maar tegelijkertijd de gehele periode van 1 september 1939 tot en met 31 mei 1945. Het was mij namelijk opgevallen dat andere onderzoekers weliswaar veel aandacht gaven aan de meidagen van 1940 en de bevrijdingsperiode medio september – oktober – november 1944 en dat was het dan wel.
- Maar over de gebeurtenissen in de tussenliggende periode verscheen er niets.
- Aan een welbekend historicus heb ik toen voorgesteld om dat onderzoek samen te doen omdat het een zeer omvangrijke klus zou worden en ook om de kosten te kunnen delen.
- Dat ging niet door dus besloot ik het zelf te doen mede door de praktische steun en begeleiding van de heer van Soest (Hans) uit Oost Souburg – auteur van "Frontstad Vlissingen".
- Het Militair Archief was één bron maar uiteraard was dat niet voldoende. Het PRO – Public Record Office en nu geheten National Archives – te Londen kreeg er een trouwe klant bij evenals de professionele researchers, die aan dat instituut verbonden zijn (want ook voor hen gaat alleen de zon voor niets op).
- Deze bezoeken aan zowel Londen als Freiburg stonden niet op zichzelf. Het Belgische Archief in Brussel, het ECPA te Parijs, het NIOD in Amsterdam en de toenmalige sectie Luchtmachthistorie te Den Haag kregen mij met enige regelmaat over de vloer en zo ook bleek het Photoarchive te Koblenz vol verrassingen te zitten. Het zette soms ook andere zoden aan de dijk. Omdat de toenmalige chef van deze luchtmachtsectie door had dat ik inmiddels een zekere mate van deskundigheid had opgebouwd, bood hij mij een vrijwilligersfunctie aan welke ik, tot aan het moment van opheffing vanwege de bezuinigingen, met veel plezier heb vervuld.
- Later kwam ik deze chef weer tegen in het MLM Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg alwaar ik – wederom totdat het werd gesloten – een werkzame periode van ruim 12 jaren heb vervuld.
- De opkomst van het internet opende vele mogelijkheden. Buitenlandse contacten werden heel erg gemakkelijk en

## WIM DE MEESTER

zodoende waren wij – mijn echtgenote en ikzelf – in de gelegenheid om specifieke uitgevers, veteranen danwel nabestaanden daarvan, associaties Even v en andere auteurs te bezoeken zowel in Nederland maar ook in bijvoorbeeld Groot-Brittannië en de Verenigde Staten en of het nu in Market Harborough (Stevenstone Association) was of in Chicago (392 Bomb Group) of in Denver, overal staat men open voor je vragen en voor je verhaal en dat verrijkt uiteindelijk je manuscript met persoonlijke belevissen en ervaringen uit de eerste hand. Het manuscript is een letterlijke dag voor dag beschrijving gedurende de eerder genoemde periode, een per dag steeds weer terugkerende samenstelling van dagelijkse inleiding, de geallieerde zijde, dan de Duitse kant en tenslotte de civiele afwikkeling (burgemeesters, hoofden luchtbescherming, marechaussee, brandweer enzovoort).

Enkele jaren geleden kwam ik in contact met Martien en we vonden een modus waarbij ik de resultaten van al mijn research over de afgelopen ruim 30 jaren heb kunnen overdragen aan de stichting **Wings to Victory** en dat vormde de basis voor de huidige welbekende database.

Momenteel werk ik aan een verdieping van het bereikte resultaat. Wat gebeurde er om ons heen als er grote formaties vliegtuigen

overtrokken en hoe stonden de Duitsers en de geallieerden in Zeeland daar in. Onnauwkeurigheden worden nu geadresseerd en herzien in het licht van nieuwe beschikbare documenten enzovoort.

Daarnaast ben ik wederom op vrijwillige basis betrokken bij het nieuwe en zeer moderne NMM – Nationaal Militair Museum – op de voormalige vliegbasis Soesterberg en ben ik betrokken bij onder andere een project dat onder leiding staat van de Amerikaanse auteur Larry Hickey ([www.airwar-worldwar2.com](http://www.airwar-worldwar2.com))

Mijn andere interesses en hobby's laat ik hier buiten beschouwing. Zij hebben geen raakvlak met wat wij als lezer gemeenschappelijk hebben en dat is, met een verwijzing naar een uitspraak van Viruly, een leven voor de Zeeuwse Luchtvaart.

*Wim de Meester*

Paltrokmolen 58  
2406 JN Alphen aan den Rijn  
0172-424529  
[w-demeester@planet.nl](mailto:w-demeester@planet.nl)

## OVERLIJDEN JAN DE SMIT

**Jan de Smit, de auteur van “Vervolgingslactcoffer voor het leven” is op 4 maart j.l. overleden.**

Het was na een oproep in 2008, om informatie over vliegtuigongevallen in Zeeland, dat Jan de Smit met WtV contact opnam.

Na zijn indrukwekkende relaas te hebben gedaan over een Mosquito crash, kwam hij te vertellen over zijn oorlogsverleden. Het bleek een reeks van indrukwekkende gebeurtenissen, die zijn verdere leven bepaald hebben.

We hebben toen de belofte gedaan om zijn verhaal uit te geven in boekvorm. In 2011 kwam zijn boekje uit waar hij terecht trots op was.

Sindsdien hebben we Jan en zijn vrouw met regelmaat bezocht en altijd toonde hij belangstelling voor het werk van de stichting. Zelfs tijdens zijn ziekte bleef hij altijd interesse tonen in WtV.

We verlieten in hem een echte vriend!

Jan de Smit is 90 jaar geworden.

Kent u het boekje niet, dan moet u dit zeker eens lezen.

Het boekje telt 150 bladzijden met veel foto's en documenten en is voor 10,00 Euro te verkrijgen bij Wings to Victory. U leest het gegarandeerd in één keer uit!



## DE LUCHTSLAG OM DUITSLAND BOVEN ZEELAND. (DEEL I)

Van januari 1944 tot de invasie in Normandië op 6 juni 1944 stortten er twaalf vliegtuigen van het 8<sup>ste</sup> Amerikaanse luchtleger neer in en om Zeeland. Het verschil met andere crashes in deze periode in Zeeland was dat deze Amerikaanse vliegtuigen betrokken waren bij de luchtslag om Duitsland. Deze slag was onderdeel van operatie Pointblank die tot doel had de Luftwaffe uit te schakelen zodat de nazi-luchtmacht geen gevaar meer vormde voor de geallieerde invasie in Frankrijk. Pointblank was weer onderdeel van het Combined Bomber Offensive. Het werd voornamelijk uitgevoerd

door het 8<sup>ste</sup> luchtleger. Pointblank begon in de zomer van 1943 en duurde tot en de invasie in Normandië. In de laatste vijf maanden van Pointblank vond de luchtslag om Duitsland plaats. Het was een krachtmeting tussen de jagers van de Luftwaffe en de jagers van het 8<sup>ste</sup> Amerikaanse luchtleger. Het werd vooral uitgevochten boven Duitsland. Deze luchtslag was de zwaarste en langst durende luchtslag van de Tweede Wereldoorlog. Het bezorgde de geallieerden het luchtoverwicht boven Europa en het ondermijnde de slagkracht van de Luftwaffe waardoor de nazi-

luchtmacht geen doorslaggevend rol meer speelde in het verdere verloop van de oorlog. Deze epische luchtslag ging aan Zeeland niet onopgemerkt voorbij. Over de provincie lagen namelijk belangrijke routes naar doelen in Duitsland en er stortten vliegtuigen neer die direct onderdeel waren van de luchtslag. Het zijn deze vliegtuigen die centraal staan in een reeks van artikelen in de Airmail.



## DE LUCHTSLAG OM DUITSLAND BOVEN ZEELAND (DEEL I)

Aan de hand van twaalf crashes in Zeeland zal deze reeks het verhaal van de luchtslag om Duitsland uit de doeken doen.

We beginnen met het verhaal eind 1943 begin 1944 aan de overkant van het kanaal. In het najaar 1943 leek Pointblank te mislukken. Het vernietigen van de Luftwaffe met precisie bombardementen op de Duitse luchtvaartindustrie bleek niet te werken. Erger nog, de doctrine van de USAAF waarin zwaar bewapende bommenwerpers zich naar hun doel vochten bleek een dodelijk misverstand. Vooral de B-17 eenheden leden vreselijke verliezen. De leiding van de USAAF was er wel snel achter dat als er escortjagers in de buurt waren de verliezen van de bommenwerpers aanzienlijk minder waren. De jagers hadden eind 1943 maar een actieradius die niet verder reikte dan halverwege Duitsland. Zij konden niet de bommenwerpers beschermen naar doelen diep in Duitsland. Eind 1943 veranderde dit met de komst van een nieuwe lange-afstand jager, de Mustang P-51B en een verbeterde externe afwerpbare brandstoftank. De jagers konden nu geheel Duitsland bestrijken. De rol van de jagers was echter om dicht bij de bommenwerpers te blijven en de Duitse jagers weg te jagen. Zij waren duidelijk ondergeschikt aan de bommenwerpers. Door een reorganisatie van de Amerikaanse luchtmacht in Europa kreeg het 8<sup>ste</sup> een nieuwe bevelhebber, Major-general James H. Doolittle. Hij zorgde ervoor dat de lange-afstandjagers het belangrijkste element werden in

Pointblank. De jagers gingen over op een agressieve strategie. De bommenwerpers werden lokaas. Zij moesten de Luftwaffejagers aantrekken zodat de lange-afstandjagers achter de Duitse jagers aan konden gaan om ze te vernietigen. Ook kregen de jagers de vrije hand om op eigen initiatief na hun escortmissie terug te keren naar huis en daarbij Duitse vliegvelden aan te vallen en elk Duits vliegtuig wat de jagers maar op hun terugweg tegen kwamen neer te schieten. De Luftwaffe kon geen kant meer op. Alles was in gereedheid voor het uitbreken van de luchtslag. Deze barstte in februari 1944 in alle heftigheid los. Deze maand zal aan de hand van twee crashes, een B-17 op 4 februari en een B-24 op 22 februari, onderdeel zijn van het volgende artikel.

*Mark van der Linde, februari 2015*



## CRASHES IN ZEELAND WO2: DEEL 38



Lockheed P-38 Lightning

352 FG, 355 FG, 357 FG en 361 FG – werd versterkt door nog eens 207 jachtvliegtuigen van Ninth Fighter Command zodat in totaal 81 jachtvliegtuigen beschikbaar waren (en) in veel gevallen ook voor strafings van gronddoelen. Twaalf jagers - 9 P-38's en 3 P-51's - werden neergeschoten! Nog eens 15 toestellen – 8 P-38's, 6 P-47's en 1 P-51 – keerden met gevechtsschade op hun basis terug. Eén en ander zou in sterke mate het Gefechtsbereich Zeeland beroeren! Zo werden door P-38's van 20 FG scheervluchtaanvallen uitgevoerd op doelen in de Westerschelde waarbij onder andere de veerboot Koningin Emma gemitrailleerd werd en waarbij één dode en één gewonde onder de passagiers vielen. Ook spoorwegdoelen moesten er aan geloven! Het station bij Rilland-Bath werd eveneens "gestrafed" en daarbij kwam één personeelslid om het leven. De P-38J Lightning (42-68094) van 20 FG/79 FS werd om 09.47 uur ter hoogte van Wemeldinge door 20 mm Flak nabij de cockpit getroffen waarna de machine bij Schore neerstortte. Het toestel explodeerde bij het neerkomen op de grond.

Op 25 mei 1944 waren vliegvelden, spoorwegdoelen en kustbatterijen in Frankrijk het doel. Mission 370 voorzag in een maximale inzet door de Eighth Air Force waarbij railverbindingen en spoorwegdoelen in Frankrijk of in plaatsen die belangrijk waren in de verbindingen met dit land eerste prioriteit hadden. Meer dan 1000 B17's en B24 vliegtuigen werden ingezet. Het escorte – 136 P-38's van 20 FG, 55 FG en 364 FG, 181 P-47's van 56 FG, 78 FG, 353 FG en 356 FG en 287 P-51's van 4 FG, 339 FG,

IlLt. Marvin F. Bench Jr kwam hierbij om het leven. Zijn stoffelijk overschot werd op de Noorderbegraafplaats te Vlissingen ter aarde besteld. Op 27 juli 1946 werden zijn stoffelijke resten op de Amerikaanse militaire begraafplaats Ardennes te Neuville-en-Condroz herbegraven. Medio 1989 werden de restanten van het wrak door de bergingsdienst van de Koninklijke Luchtmacht geborgen.





## MUSEUMSTUK

Deze keer een blik zoals ze in grote getale eind april-begin mei 1945 boven Nederland afgeworpen werden om de noodlijdende Nederlandse bevolking in de Randstad te helpen.

De Operatie werd uitgevoerd door zowel de RAF als de USAAF. Door de RAF "Operation Manna" en door de USAAF "Operation Chowhound" genoemd.

De operatie was bijzonder omdat er met de Duitse vijand afgesproken was dat de vliegtuigen niet beschoten zouden worden.

Speciale droppingsplekken waren aangewezen en gemarkeerd zodat het vanuit de lucht duidelijk zichtbaar was waar er gedropt moest worden.

De datum geeft aan dat het blik van 1944 is alsmede de inhoud.

Naast de vele honderden blikken biscuits werd er allerlei soorten voedsel afgeworpen.

In het WtV museum zijn meerdere museumstukken te vinden die gerelateerd zijn aan de voedseldroppingen boven Nederland.

Met regelmaat wordt in Nederland deze hulp door de geallieerden herdacht toen zo vele mensenlevens van de hongerdood werden gered.

Ook dit jaar wordt herdacht dat de droppingen 70 jaar geleden plaats gevonden hebben.

De Wings to Victory Memorial Flight zal ook droppingen uitvoeren rond de 5e mei.



ONDERSTEUNERS WINGS TO VICTORY



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



**EIB** **FRAANJE**  
aannemingsbedrijf




**WOUTERS**  
**BELASTINGADVIES**  
*fiscale en financiële diensten*  
www.woutersadvies.nl



**AR** | Accountants- en  
Adviesgroep Rijkse  
www.aaaf.nl



**KAMPS**  
STRAAL-EN INGEWINKELDE SPINNETWIJVEN  
Kampstraalweg 10  
3713 LT, Amersfoort  
0311 25 342008  
www.kampsstraalbedrijf.nl



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



**CNE air**  
**Luchtreclame**  
06 114 89 999



**hefmatic**  
www.hefmatic.nl

**MORE HOURS FOR FIGHTING**

In post-World Harbor days, 180 hours of service in the air was the usual expectancy of a fighter aircraft engine between major overhauls.

It's different now—the official time between overhauls has been more than doubled!

However, the Allison engine has shown it can go even beyond that. If need be, it can take 500 hours of nonstop duty before it has to pause for thorough going-over—enough hours to travel 562,500 miles, or 6 1/2 times around the globe!

In wartime, it is such availability for battle that counts—and we are proudly proud of the Allison's proved capacity for helping to battle fascism.

*They build Allison engines, inventors of the world's first jet—1932. Now!*

**POWERED BY ALLISON**  
*P-47—Lightning  
 P-51—Mustang  
 P-52—Brewster  
 F4U—Corsair  
 F6F—Hellcat  
 F8F—Tiger—Mustang*

**LIQUID-COOLED AIRCRAFT ENGINES**

**Allison**  
 DIVISION OF

**GENERAL MOTORS**

**KEEP AMERICA STRONG  
 BUY WAR BONDS**



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