

Nieuwsblad van de
Stichting Wings to Victory
november 2017

Deze foto toont de Taylorcraft Mk V Auster
en de Boeing Stearman in formatie boven het
Vliegveld Midden Zeeland tijdens de Zeeuwse
Luchtvaartdagen 2017.

In 2018 zijn de Zeeuwse Luchtvaartdagen
gepland op 10 en 11 augustus.



www.wingstovictory.nl
info@wingstovictory.nl



AIRMAIL 62

Stichting Wings to Victory

Postadres
Westweg 30
4413 EG KRABBENDIJKKE
Telefoon: 0113-503372
Website: www.wingstovictory.nl
Mailadres: info@wingstovictory.nl

Museum:
Vliegveld Midden Zeeland
Calandweg
ARNEMUIDEN

Bestuur

Martien van Dijk - voorzitter
Aart Walraven - secret. / penningm.
Jan van Huuksloot - adviseur
Peter de Meester - adviseur
Mike van der Straaten - adviseur
Hans Vergeer - adviseur
Willem Visser - adviseur

Redactie Nieuwsbrief

Martien van Dijk - hoofdredactie
Henk Backer - eindredactie / opmaak
(vacant) - verspreiding

Bankrelatie:

Rabobank rekeningnummer
NL10 RABO 0128 7643 68
ten name van
Stichting Wings to Victory

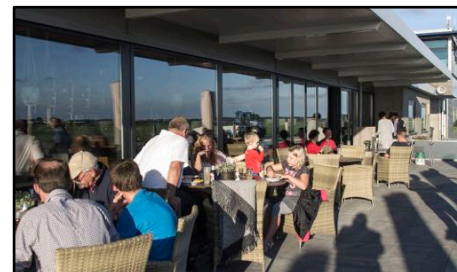
Kamer van Koophandel Middelburg
KvK nummer 22062433



Doelstelling
Stichting Wings to Victory

Het blijven gedenken van de vele vliegeniers die zijn omgekomen in West Europa tijdens de Tweede Wereldoorlog, alsmede het doorgeven van de vele informatie hierom-trent aan volgende

Colofon	2
Van de voorzitter	3
Lezingen	3
Uitbreiding Bestuur	4
"Hoog" bezoek	4
BBQ	5
Sopwith Camel	5
Uitbreidingsplannen	6
Monument Krabbendijke	8
Geschiedenis Halifax	9
Halifax verliezen	11
Adoptieprogramma	12
Herdenking Zoutelande	13
Adoptie WO1 graf	14
Signalement Koolhoven FK 51	15
Herdenking Steenberg	16
Onderhoud Lancaster	17
Museumstuk	18
Onze sponsors	19
Rules of Flying	20



Hierbij de Airmail van november.

Veel aandacht en tijd wordt momenteel besteed aan het afronden van de uitbreidingsplannen op vliegveld Midden Zeeland. Een uitgebreid artikel en enkele foto's geven een indruk van onze plannen. We zien met spanning de verdere ontwikkelingen tegemoet want het gemis aan ruimtes om onze doelstellingen te verwezenlijken gaat zich steeds sterker voelen.

Er staan weer een drietal lezingen gepland. We hopen dat deze weer goed bezocht gaan worden zoals we dat uit het verleden gewend zijn.

De Herfst is opnieuw het jaargetijde van herdenkingen, waaraan Wings to Victory op de een of ander manier heeft bijgedragen. Bijzondere vermelding van het vernieuwde monument in Krabbendijke op initiatief van leerlingen van het Calvijn College aldaar.

Veel leesplezier.

Deze winter organiseert Wings to Victory opnieuw een aantal lezingen.

Datum: 11 januari 2018

Onderwerp: "De vlieger zonder benen, Douglas Bader en RAF Fighter Command"

Met veel foto's, informatie en filmmateriaal en voorwerpen uit het museum.

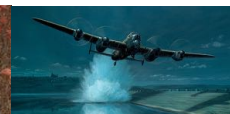


Datum: 15 februari 2018

Onderwerp: "Guy Gibson en RAF Bomber Command"

Misschien wel de meest beroemde RAF piloot en Bomber Command de bommenwerper afdeling van de RAF.,c

Met veel foto's, informatie en filmmateriaal en voorwerpen uit het museum.

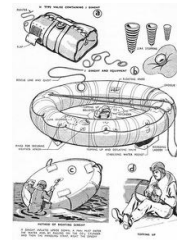


Datum: 22 maart 2018

Onderwerp: "Reddingsmiddelen RAF, Air Sea Rescue en RAF Coastal Command"

Reddingsmiddelen die beschikbaar waren voor RAF vliegers.

Met veel foto's, informatie en filmmateriaal en voorwerpen uit het museum.



Alle lezingen worden gehouden op vliegveld Midden-Zeeland.

Aanvang 19:30

Entree: € 5,00

Donateurs en vrijwilligers gratis toegang.

Het bestuur van WtV is onlangs uitgebreid met drie leden die als adviseur hun specifieke deskundigheid zullen inbrengen, te weten:

Hans Vergeer heeft als projectmanager in het publieke platform ervaring met het functioneren van organisaties en gezien de relatie met provinciale en gemeentelijke overheden kennis van en toegang tot vergunning verlenende diensten. Momenteel werkzaam bij Vlieg-werk Holland.

Mike van der Straaten is ICT consultant en enthousiast piloot en als zodanig eigenaar van een Boeing Stearman en een Tiger Moth.

Willem Visser is in het dagelijkse leven hoofd van een machinewerkplaats, bij Wings to Victory actief bij het 109 project en op dit moment verantwoordelijk voor de restauratie van de DB605 motor.



In de eerste week van oktober werd menig luchtvaart-enthousiast verrast door een niet alledaags geluid. Een Avro Lancaster Bomber PA474 "The City of Lincoln" was de Noordzee overgestoken en gestationeerd op Vliegbasis Woensdrecht. Er zijn in de dagen erna nog verschillende vluchten gemaakt, o.a. boven Groningen waar een gecrashte Lancaster wordt geborgen en over Steenbergse als een saluut aan de graven van Guy Gibson en James Warwick. De foto's werden welwillend ter beschikking gesteld door Fred Bosma en Jaco van Gelder.

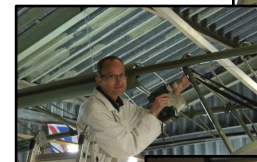
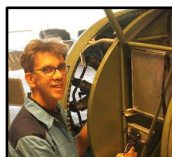




Het bestuur van Wings to Victory heeft op 22 september 2017 de vrijwilligers uitgenodigd voor een Barbeque in het Restaurant Van Vliegveld Midden Zeeland. Dankzij het mooie weer konden een dertigtal gasten op het fraaie terras genieten van een prima verzorgde BBQ. Het bestuur gebruikte de gelegenheid om enige toelichting te geven op de activiteiten om te komen tot een vernieuwde huisvesting. Tevens werden de vrijwilligers bedankt voor - enerzijds - hun inzet bij de bouw van de Sopwith Camel en - anderzijds - voor hun geduld nu de realisering van de plannen op zich laat wachten. Gelukkig bleek tijdens deze samenkomst dat de sfeer en de bereidwilligheid om de handen uit de mouwen te steken onveranderd aanwezig zijn.



De bouw van de Sopwith Camel vordert gestaag. Het stadium is bereikt dat de gehele vorm van het historische vliegtuig nu herkenbaar is. Onderdelen worden geïnstalleerd, stuurkabels aangebracht en afstellingen uitgevoerd. Het richtingroer is met doek bekleed en kan geleverd worden. De bedieningskabels van de motor worden aangebracht, olien- en benzinetanks aangesloten. Een eerste proefdraai moment komt geleidelijk aan dichterbij. De enthousiaste groep vrijwilligers zien hun inspanningen langzamerhand beloond met tastbare resultaten.



Het is bekend dat Wings to Victory wil uitbreiden. We willen een groter museum, meer vliegtuigen, vaker vliegen, meer activiteiten, meer bezoekers. Hiervoor zijn in het verleden

plannen gemaakt en onderzoeken verricht naar de haalbaarheid. Uiteindelijk is een plan ontwikkeld dat door deskundigen als haalbaar is beoordeeld. Daarnaast heeft ook Vliegveld Midden

Zeeland niet stil gezeten en op grond van onderzoeken erkend dat er mogelijkheden liggen in de ontwikkelingen van WtV.

De benodigde ruimte zou kunnen worden gevonden in de plaats die onder meer is vrijgekomen door de sloop van het voormalige restaurant. Hier is een perceel van ongeveer 1500 vierkante meter beschikbaar alwaar de plannen tot hun recht zouden komen. Het plan omvat een hangaar voor de vliegtuigen en een multifunctionele

ruimte voor bezoekers, presentaties, exposities en “clubgebouw”. Het geheel zou moeten worden opgetrokken in de stijl van de toenmalige Engelse



vliegvelden tijdens de Tweede Wereldoorlog. De bebouwing sluit dan naadloos aan bij de doelstellingen van WtV en

is aantrekkelijk voor bezoekers. Daarbij valt het niet uit de toon bij de bestaande bebouwing van het vliegveld, terwijl de open ruimte in het midden van het vliegveld op een aantrekkelijke manier wordt ingevuld.

Ons streven is er mede op gericht het bezoek aan het vliegveld te vermeerderen, zowel van passanten als van bezoekende vliegtuigen. Ons plan staat deels los van de activiteiten, die gepaard gaan met de vliegbevingen en is derhalve aantrekkelijk voor nieuwe doelgroepen zoals toeristen en

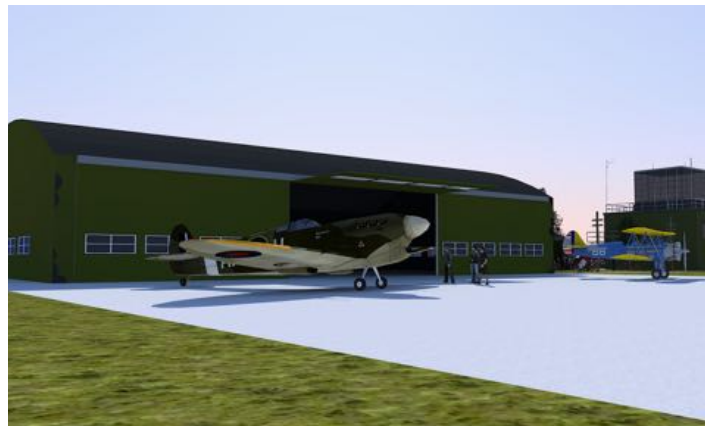


scholen. Wings to Victory wil een geïntegreerd onderdeel uitmaken van Vliegveld Midden Zeeland. Met het oog hierop voorziet het plan in het bieden van onderdak aan historische vliegtuigen. Momenteel zijn er gesprekken gaande om het huidige aantal van negen toestellen uit te breiden. Het realiseren van het uitbreidingsplan kost veel geld. Voor een belangrijk deel is de stichting dan ook afhankelijk van investeerders. Inmiddels heeft een aantal belangstellenden zich gemeld en we streven er naar om het plan voor het eind van het jaar financieel af te dekken. Een uitgebreide prospectus is voor investeerders beschikbaar. Momenteel zijn we in overleg met de directie van het vliegveld om de plannen op

een bevredigende manier in de bestaande structuren in te passen en om draagvlak te creëren bij de aandeelhouders.

Het model illustreert hoe het plan er in 2018 uit zou kunnen zien.

Wordt vervolgd.



Sinds 1946 staat er op de Noorddijk bij Krabbendijke een monument ter herdenking van zeven verongelukte bemanningsleden van een Lancaster. Enkele jaren geleden is dit monument geadopteerd door leerlingen van het Calvijn College aldaar. Ieder jaar op 12 mei wordt de crash herdacht waarbij leerlingen en vertegenwoordigers van de Gemeente Reimerswaal en van de Koninklijke Luchtmacht een eerbetoon brengen aan deze zeven jong omgekomen mannen.

De huidige generatie leerlingen vond het monument wel erg gedateerd en eenvoudig en besloot zelf een meer eigentijds ontwerp te maken. Met behoud van de steen met de namen werden informatieborden met het verhaal van de crash en met de foto's van de bemanning ontworpen. Voorts werd bij de inrichting van de plek gebruik gemaakt van de helling van de dijk en werd gedacht aan bankjes en een gemakkelijk te onderhouden groenvoorziening.



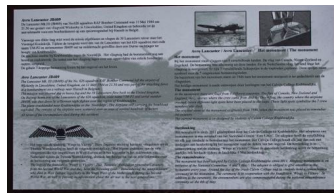
Het vernieuwde monument



Greg Brown en Hans de Kunder



De omgekomen vliegers



Informatietableau



Leerlingen van het Calvijn College

De Gemeente Reimerswaal heeft de aanleg van het ontwerp op zich genomen en op donderdag 26 oktober 2017 is het nieuwe monument onthuld. Hans de Kunder, wethouder van de Gemeente Reimerswaal, memoreerde in het bijzijn van leerlingen van het Calvijn College het belang van het herdenken van gevallen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Een neef van één van de bemanningsleden, Greg Brown was speciaal vanuit Chicago overgekomen. Hij sprak namens de familie zijn waardering uit voor de aandacht die aan de gevolgen van de noodlottige crash blijvend wordt besteed.

Hierna werd het monument onthuld door vier leerlingen die bij het ontwerp waren betrokken, samen met de wethouder en Greg Brown. De ceremonie werd muzikaal ondersteund door doedelzakspeler Arie van Meerwijk.



Deze keer een beknopte beschrijving van de Handley Page Halifax bommenwerper van de RAF. De Halifax of “Hallybag”, zoals ze door haar bemanningen werd genoemd, is het minder bekende zusje van de onovertroffen Avro Lancaster. De Halifax was minder bekend en minder succesvol dan de Lancaster, maar was wel een jaar eerder in operationele dienst en wel vanaf maart 1941. Twaalf moeilijke maanden lang was de Halifax het meest effectieve en moderne wapen van de Bomber Com-

dus kwetsbaar voor flak. Daarom was de Halifax vaak verplicht om onder de wolken te vliegen, waarbij het silhouet tegen het wolkendek zichtbaar was, in plaats van gebruik te maken van de dekking van de wolken. De Lancasterboys juichten wanneer ze vernamen dat de lager vliegende en langzamere Halifaxes hen zouden begeleiden naar een doelwit.

mand totdat de Lancaster kwam in maart 1942. De Halifax was feitelijk altijd tweede na de Lancaster. De Halifax Mk II kon niet hoger dan 18.000 voet (5.490 m) hoog vliegen en was

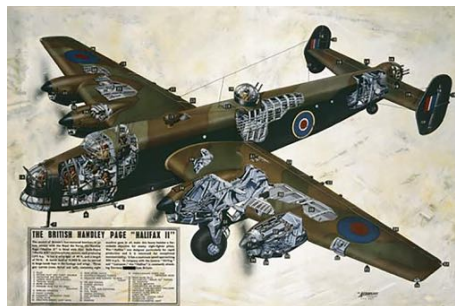
Dan zouden de Halifaxes wel de klappen opvangen voor de Lancaster crews. De Halifax was duurder te produceren, kon minder bommenlading vervoeren dan de Lancaster en ook nog over een kortere afstand. Langzaam maar zeker begon men de Halifax in de squadrons te vervangen voor de Lancaster. Desondanks bleef de Halifax gedurende de gehele oorlog in productie. De Halifax was overigens wel zeer populair onder de eigen crews. De Halifax crews noemden de Lancaster “the Daily Mirror Bomber” vanwege het feit dat deze laatste zo vaak de krantenkoppen haalde. De Halifax had doorgaans



een bemanning van 7 personen. De vroege varianten van de Halifax incasseerden zware verliezen. Dit waren de Mk II Halifaxes met Merlin lijnmotoren. Deze motoren waren er de reden van dat de Halifaxes aanvankelijk niet echt hoog konden vliegen. Overigens kon de Short Stirling, de andere viermotorige bommenwerper van de RAF, nog minder hoog komen. De latere, met Hercules stermotoren, uitgeruste Halifax Mk III kon wel hoger vliegen en had een lager verliescijfer dan de latere versies van de Lancaster. Ook had de bemanning van de Halifax een grotere overlevingskans wanneer ze werden neergeschoten dan die van de Lancaster of de Stirling.

De Halifax bleek verder een goed multi-purpose vliegtuig. De ruime romp maakte de Halifax geschikt voor bijvoorbeeld air-borne en transport operaties. Het was ook een goed platform voor meteorologisch, verkenningwerk en speciale oper-

aties voor de SOE (Special Operations Executive). O.a. bij de landing in Arnhem werd de Halifax ingezet als sleper voor de Horsa zweefvliegtuigen en voor het droppen van voorraden.



Motoren: 4 Bristol Hercules VI of XVI stermotoren met 14 cylinders in 2 rijen, 1615 pk per stuk

Prestaties 454 km/h op 13.500 ft, max 24.000 ft, bereik 3195 km

Gewicht leeg 17690 kg, max. startgewicht 30.845 kg

Afmetingen: spanwijdte 30,07 m, lengte 21,82 m, hoogte 6,32 m

Bewapening: 5 machinegeweren 7.62 mm en een bommenlading van 6577 kg

Zoals altijd bij de beschrijving van een bepaald vliegtuigtype wordt de database van Wings to Victory geraadpleegd voor wat betreft de verliezen en eventuele bijzonderheden. Uit de database blijkt dat er vanaf 2 juni 1942 tot het einde van de vijandelijkheden 27 Halifax bommenwerpers in en om Zeeland (inclusief Goeree Overflakkee) zijn neergekomen. Bijgaand enkele bijzondere verhalen die uit de database vallen op te maken. Als je de verliezenlijst langsloopt kom je onvermijdelijk onder de indruk van de verliezen van de RAF gedurende de oorlog. Elke neergeschoten bommenwerper vertegenwoordigt weer een nachtelijk drama. Gelukkig liepen niet alle crashes fataal af. Bijgaand enkele bijzondere verhalen:

Op 1 augustus 1942 wordt een Halifax Mk II omstreeks 02.39 uur op 16.500 voet boven Goeree Overflakkee door een nachtjager aangevallen en beschadigd. De Halifax weet de nachtjager af te weren met de boordbewapening en vliegt zuidelijk richting Zeeland, wordt

vervolgens geraakt door flak en moet ditchen in de monding van de Westerschelde. Omstreeks 09.30 uur komt een Ju 88 terug van een verkenningsmissie over Engeland en ziet de 5 koppige crew van de Halifax in een rubberbootje drijven. De Ju 88 komt op 10 meter hoogte over de dinghy en dropt kleurstof eromheen. Later die morgen wordt de gehele crew gered door een Dornier 24 van Seenotstaffel Schellingwoude.

Op 25 april 1944 worden er bij een raid van 637 RAF bommenwerpers op Karlsruhe 19 toestellen neergehaald, waaronder een Halifax Mk III van het 425^{ste} squadron RCAF vliegend vanaf Tholthorpe Yorkshire. De Halifax wordt door een nachtjager aangeschoten boven Antwerpen en komt 4 km uit de kust bij Krabbendijke in de

Oosterschelde terecht. De piloot sneuvelt maar de rest van de crew komt met parachutes aan de grond op diverse plaatsen in Zeeuws-Vlaanderen en wordt grotendeels gevangen genomen. Sergeant G. Draper weet te ontkomen. Hij verstopt zich in een schuurtje en wordt gevonden door een man uit Clinge en een goede marechaussee die zich samen over de vlieger ontfermen. Zij weten de Duitse



Halifax Mk III

patrouilles te ontlopen en dragen hem over aan het Belgische verzet in De Klinge waarna hij wordt bevrijd in Sint Niklaas in september 1944. In april 1950 komt hij terug naar Clinge om zijn redders opnieuw te ontmoeten.



Halifax Mk II Special

Halifaxes werden zoals eerder aangegeven ook gebruikt voor speciale operaties van de SOE. Daarbij werden vaak wapens en geheim-agenten gedropt in Frankrijk, België en Nederland. De Halifaxes die hiervoor werden gebruikt noemden ze “specials” en hadden geen neusbewapening maar een gestroomlijnde neus. Op 3 juni 1944

was een Halifax Mk V Special van het 138^{ste} Squadron op weg om een dropping uit te voeren voor het Belgische verzet en had wapens, explosieven en geheim agenten aan boord. Hij werd bij Scherpenisse neergehaald door een nachtjager. Op één na kwamen alle bemanningsleden om het leven bij de crash midden in de nacht. De Duitsers beslisten dat de stoffelijke resten van de bemanningsleden moesten blijven liggen voor de vogels omdat ze met een sabotagemissie bezig waren geweest. Uiteindelijk mochten de dorpelingen de doden pas op 20 juni 1944 begraven.

Het is belangrijk om van tijd tot tijd de aandacht te vernieuwen voor ons programma ter adoptie van oorlogsgraven. Wings to Victory biedt in samenwerking met de Common Wealth War Graves Commission de mogelijkheid om een oorlogsgraf te adopteren. Ook 72 jaar na het einde van de Tweede Wereldoorlog zijn er nog talloze graven die kunnen worden geadopteerd. Adoptanten zoeken vaak contact met nabestaanden. Hieruit kan informatie omtrent de omgekomen strijder bekend worden, niet zelden aangevuld met foto's. Als deze informatie aan ons wordt doorgegeven, zorgt Wings to Victory voor de verwerking in de “online” database. Zo krijgen de vele omgekomen vliegeniers als het ware weer een gezicht en delen we al deze informatie met de rest van de wereld. Dit levert ook weer reacties op! Het uiteindelijke doel van het adoptieprogramma is om meer aandacht te genereren voor de gevallen. Het is belangrijk dat adoptanten de regels van de CWGC en van de desbetreffende begraafplaatsen in acht nemen. Uitgebreide informatie is beschikbaar op onze website (<https://wingstovictory.nl/>)

CWGC_Graven_Adoptieprogramma) Belangstellenden kunnen zich via e-mail info@wingstovictory.nl opgeven, waarna Samira Cleys contact zal opnemen.

In het voorjaar van 2018 wordt een dag georganiseerd waaraan de adoptanten hun medewerking kunnen verlenen en ervaringen kunnen uitwisselen. Nadere informatie hierover in een volgende Airmail.

Door Wings to Victory zelf zijn een viertal graven geadopteerd. Het betreft allemaal graven op de Noorderbegraafplaats te Vlissingen waarvan de identiteit van de vlieger niet is vastgesteld. Vaak zijn deze graven voorzien van de tekst; "Known unto God" en "We will remember them".

Op 2 november is de jaarlijkse herdenking gehouden bij het graf van F/O A.P. MacLeod. Hij verongelukte op 29 januari 1944 samen met zijn piloot. Zijn lichaam spoelde pas op 5 mei 1944 aan op het strand van Zoutelande. Op verzoek van de familie is Angus Peter MacLeod niet herbegraven op een centrale begraafplaats. De piloot van de DeHavilland Mosquito, Fl/Lt Brachi, is nog steeds vermist.

Deze herdenking wordt jaarlijks bijgewoond door een lokale schoolklas en door belangstellenden uit Zoutelande. De Koninklijke Luchtmacht verzorgde een flyby met een North American Harvard afkomstig van de Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht te Gilze-Rijen. Wings to Victory heeft een krans gelegd.

Een Schotse krant is bezig aan een speurtocht naar familieleden van F/O MacLeod. Mogelijk vernemen we daar in de toekomst meer over.





Enkele maanden geleden heb ik via Wings to Victory dit graf uit "World War I" op de begraafplaats in Vlissingen geadopteerd.

Private David O'Sullivan, van Tallow, Co. Cork, Ierland
Service N°: CH/21243
Royal Marine Light Infantry Regiment
Zoon van Denis en Margaret O'sullivan, van Glenreigh, Ballynol, Tallow, Co. Cork, Ierland.

Op dinsdag 5 september 2017 had ik de eer om de familie van mijn geadopteerde soldaat te ontmoeten, het was een bijzondere en vooral emotionele

ontmoeting. Eerst en vooral brachten we een bezoekje aan het graf en nadien hadden we nog een gezellige babbel in het centrum van Vlissingen. Een woordje uitleg over de militaire carrière van David O'Sullivan:

David, geboren op 14 november 1898, ging op 30 maart 1917 op 19 jarige leeftijd in dienst bij de Royal Marine Light Infantry, Chatham Division, 4th Royal

Marines Battalion.

In april 1918 was hij betrokken bij een Royal Navy aanval op de haven van Zeebrugge. Het plan was om drie oude schepen te laten zinken juist voor de ingang van Zeebrugge en zo de haven onbruikbaar te maken als een onderzeeboot basis.

David maakte deel uit van het Royal Marine Light Infantry Regiment op de HMS Hindustan. Bij het naderen van de haven veranderde de wind van richting en het rookscherm van de vloot ging naar zee. De Duitsers openden het vuur en paniek sloeg toe bij de Britse vloot. De

zonder hun zware wapens en één van hun blokkade schepen was al verloren voordat de ingang van de haven nog maar in zicht kwam. De twee andere schepen werden tot zinken gebracht op de verkeerde plaats en daardoor was de haven maar enkele dagen onbereikbaar voor duikboten voordat de Duitsers een kanaal groeven rond deze gezonken schepen.

Ongeveer 227 Britten sneuvelden en 356 waren gewond, David O'Sullivan was één van de slachtoffers op die dag, 23 April 1918, hij was bij de vermisten. Een maand later spoelde zijn lichaam ten gevolge van een storm, echter in Nederland aan en werd hij begraven op de Noorderbegraafplaats in Vlissingen, WOI plot, I. 14.

De familie zal nog een foto opsturen en meer persoonlijke info, zo krijgt zijn naam dan een gezicht, dat maakt het allemaal zo veel meer persoonlijk en intens.

"Altijd in herinnering"
Danielle Roubroeks
Antwerpen - België

Op 11 januari 1886 werd Sytse Fredrik Willem Koolhoven (Frits Koolhoven) in Bloemendaal geboren als enig kind van Abraham en Adriana Koolhoven. Abraham werd in 1886 aangesteld als penningmeester van de in 1883 opgerichte ANWB.

Frits doorliep de lagere en middelbare school in Haarlem en besloot in 1904 te gaan werken in de Minerva auto fabriek in Antwerpen. Hij werd daar monteur, later ook coureur waar hij diverse prijzen won, en importeur. Echter de vliegerij had zijn belangstelling en hij haalde zijn vliegbrevet op 8 november 1910 in Frankrijk.

In 1911 kreeg Frits een functie bij de Société Provisoire des Aéroplanes Deperdussin. Daar ontmoete hij een zeer begaafde vliegtuig ontwerper, Armand Deperdussin, waar hij enorm veel van heeft geleerd.

In 1912 vertrok hij naar Engeland en heeft daar als constructeur diverse vliegtuigen gebouwd, oa. bij Amstron

Whitworth (FK1 t/m/ FGK 21) en BAT (FK22 t/m FK28)
In Nederland bij de NVI (Nationale Vliegtuig Industrie) waar hij de FK29 t/m/ FK 39 ontwierp en bouwde.

In 1934 zette hij de nv Koolhoven Vliegtuigen op.
Pas met de FK 51 kwam het commercieel succes, zowel de LVA, als de MLD en in Indie werden deze trainer/ waarnemingsvliegtuigen ingezet. Ook Spanje kocht er in 1935 40 stuks.

Technische gegevens

Motor type: Amstron Siddeley Cheetah IX van 350 pk
Max snelheid: 235 km/u op 2280 m hoogte
Startgewicht: 1500 kg.
Spanwijdte: 9,00 m.
Lengte: 7,85 m.



De jaarlijkse herdenking voor W/C Guy Gibson en S/L Jim Warwick werd op de begraafplaats in Steenberghe gehouden op 19 september 2017. Aanwezig waren onder meer de Burgemeester van de Gemeente Steenberghe, de heer R van den Belt, en een delegatie van Group 617 vanuit Engeland.



De PH-NET, de Taylorcraft AOP Mk V van Wings to Victory, gevlogen door Dick de Ruiter, maakte een fly-by.

Het gedicht, dat tijdens de ceremonie werd voorgedragen willen wij u niet onthouden.



*Don't grieve for me, for now I'm free,
I'm following the path God laid for me.
I took his hand when I heard his call,
I turned my back and left it all.*

*I could not stay another day,
To laugh, to love, to work, to play.
Tasks left undone must stay that way,
I've found that peace at the close of the day.*

*If my parting has left a void,
Then fill it with remembered joy.
A friendship shared, a laugh, a kiss,
Ah yes, these things I too will miss.*

*Be not burdened with times of sorrow,
I wish you the sunshine of tomorrow.
My Life's been full, I savoured much,
Good friends, good times, a loved one's touch,*

*Perhaps my time seemed all too brief,
Don't lengthen it now with undue grief.
Lift up your heart and share with me,
God wanted me now, He set me free.*

Recent kwamen we op internet deze foto tegen van het onderhoud aan een Lancaster bommenwerper. Alles werd door deze monteurs in het werk gesteld om de bommenwerpers tijdig en veilig vliegklaar te hebben. Hangars waren op veel vliegvelden niet of onvoldoende aanwezig, zodat het onderhoud buiten werd uitgevoerd, ook onder minder gunstige weersomstandigheden. De monteurs hadden dan ook een zware taak en maakten lange werkdagen. Hier een aantal monteurs aan het werk aan één van de vier Merlin-motoren. Het beeld van de benen van de persoon op de grond geeft goed weer op welke hoogte de monteurs aan het werk zijn. Een tamelijk ongemakkelijke situatie. Een aantal details vallen op, zoals de tankdop net achter de spinner. Deze behoort bij het reservoir voor de koelvloeistof van de motor. De afdekplaat van de uitlaatpijpen is gedemonteerd. Ter vergelijking: aan de "inboard" motor is deze afdekplaat nog gemonteerd zichtbaar. Deze plaat zorgde ervoor dat de gloeiende uitlaatpijpen en -gassen in het donker minder zichtbaar waren zodat de Lancaster minder snel kon worden getraceerd door de vijand.



DRINGENDE WAARSCHUWING TOT HET NEDERLANDSCHE VOLK

De strijdkrachten der Vereenigde Volken, waarvan velen Uwer landgenooten deel uitmaken, zijn vast besloten de bezette gebieden te zuiveren van den Duitschen invaller en Europa te bevrijden uit den greep der Nazis.

Om dit doel te bereiken, moeten zij de Duitschers aanvallen, waar zij hen ook maar kunnen vinden en niet alleen hun wapentuig vernielen, maar ook de fabrieken waar dit wapentuig wordt gemaakt. Wij weten, dat ge dit begrijpt, zooals ge het tot nu toe hebt begrepen.

Nederlanders, maar vooral arbeiders in deze fabrieken, weest gewaarschuwd! De aanvallen op de voor Duitschland werkende fabrieken in Nederland, zullen binnenkort met grootere felheid dan tot nu toe reeds het geval was, worden uitgevoerd. Vanaf den dag waarop dit stroombiljet U onder de ogen zal komen (voor de radio: van nu af aan) zult gij U aan groot gevaar bloot stellen door te werken in een der volgende fabrieken:

Fabrieken, waar vliegtuigen worden gemonteerd, benevens gebouwen waar onderdeelen van vliegtuigen liggen opgeslagen;

H 12

fabrieken, waar onderdeelen of instrumenten voor vliegtuigen worden gemaakt;

fabrieken, waar locomotieven worden gebouwd en herstel-werkplaatsen;

fabrieken van motor-voertuigen;

fabrieken, waar onderdeelen voor onderzeeërs worden gemaakt.

Zoo ge reëigszins kunt blijft uit de buurt van dit soort fabrieken. Zend Uw families naar elders, wanneer zij wonen in de nabijheid van dergelijke fabrieken. Als ge gedwongen zijt aan het werk te blijven, dringt dan aan op een behoorlijk alarm-systeem en op doelmatige schuilplaatsen. Waakt er voor, dat gij de beschikking krijgt over die schuilplaatsen. Het staat aan U te beoordeelen op welke wijze gij dit het best bereiken kunt.

Nederlanders—gij hebt reeds zware offers gebracht voor den strijd om de vrijheid. Wij vragen U alle mogelijke voorzorgsmaatregelen te nemen om verdere offers te voorkomen.

Dit is een dringende waarschuwing!

HET GEALLIEERD OPPERBEVEL.

Deze keer een pamflet.

Pamfletten werden met regelmaat door vliegtuigen van de RAF uitgeworpen. Tijdens een missie richting een doel werden de bundels pamfletten uit het vliegtuig geworpen. Hier toe had het vliegtuig een speciale voorziening aan boord. De ene keer een pamflet met informatie over het Koninklijk huis, de andere keer met informatie over de voortgang van de strijd tegen de Duitsers, maar ook konden deze pamfletten een waarschuwing bevatten. Afhankelijk voor wie de boodschap bedoeld was, werden deze boven het vasteland van Europa uitgeworpen.

Dit pamflet opgesteld door de “nederlandsche regeering”, bevat een waarschuwing aan de Nederlandse bevolking. Een waarschuwing dat de luchtbombardementen boven Nederland verzaard zullen worden, om steeds meer doelen van de bezetter te treffen. De tekst spreekt verder voor zich. WtV heeft een grote collectie met tientallen verschillende pamfletten.

Gebr. Weststrate B.V.

Landbouwmachines - Intern transport



HET FINANCIËLE HUIS



Drukkerij Zoetewij

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



hefmatic



...als het hoger moet...

Handel 13e - 4042D - 00000
P 0113 25300 - F 0113 25301 - www.hefmatic.nl

LEADING THE NATION'S THANKS



Battle of Britain air ace and ace-in-command Sir Douglas Bader. Bader developed a set of 10 simple rules for fighter pilots.

These rules could be found on the wall of every airbase and passed on verbally to future generations of fighter pilots.

1



Wait until you see the whites of his eyes

2



Fire short bursts of one to two seconds only when your sights are definitely 'ON'

3



Whilst shooting think of nothing else, track the whole of the body, have both hands on the stick and concentrate on your ring sight

4



Make sure you always keep a sharp lookout
KEEP YOUR FINGER OUT

5



Height gives you the initiative. Always turn and face the attack

6



Never fly in a straight line for more than 30 seconds when in the combat area

7

**INITIATIVE
AGGRESSION
TEAMWORK
AIR DISCIPLINE**

These words mean everything when it comes to air fighting

8



Make decisions QUICKLY even when your tactics are not the best

9



When diving to attack, always leave a proportion of your formation above to act as a top guard

10

**GET IN QUICKLY
PUNCH OUT & GET OUT!**



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