

Tweemaandelijks nieuwsblad van de Stichting Wings to Victory
december 2013 nr. 41

Nieuwe aanwinst voor Vliegend Museum Seppe! Door een aantal leden van dit museum is een Boeing Stearman aangekocht. De Stearman was het opleidingsvliegtuig van de USAAF gedurende de oorlog. Wat de Tigermoth was voor de RAF, was de Stearman voor de USAAF. Deze is een N2S3, wat een marineversie is. Het vliegtuig is voorzien van een 220 pk sterke Continental ster motor. De Stearman zal in 2014 boven Zeeland zeker zijn opwachting maken.

www.wingstovictory.nl
info@wingstovictory.nl



AIRMAIL. 41



Van de voorzitter
 Agenda
 Nieuws
 Museumstuk
 Lezing
 Sgt. T.C. Gibbs
 Crashes Zeeland Deel 3 I

3 **Stichting Wings to Victory**
 3 Postadres:
 4 Westweg 30
 8 4413-EG Krabbendijke
 9 Tel: 0113-503372
 10 Web: www.wingstovictory.nl
 12 Mail: info@wingstovictory.nl

Bezoekadres:

Calandweg Vliegveld Midden Zeeland
 te Arnemuiden
 Geopend elke laatste zaterdagmiddag
 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
 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.

**Wings to Victory
 wordt gesteund door**

CNE air

Luchtreclame

BEL MIJ

06 114 89 999

Het jaar loopt weer op zijn einde. De plannen voor 2014 liggen al grotendeels klaar. Veel aandacht voor 70 jaar bevrijding van Zeeland. Zo wordt er hiervoor nauw samengewerkt met diverse oorlogsmusea. Op 16 januari de tweede lezing over de Slag om de Schelde. Diverse vluchten staan gepland met de Wings to Victory Memorial Flight. Verder hopen we de noodzakelijk uitbreiding van ons museum te kunnen realiseren. Allerlei onderzoeken zijn gaande naar aanleiding van vondsten van vliegtuigdelen. Er wordt gewerkt aan een programma voor de vrijwilligers waarop ze met elkaar kunnen communiceren. Kortom, we gaan niet stilzitten in 2014.

Heeft U interesse om eens wat te doen voor Wings to Victory, laat het ons weten!

De donaties zullen in januari weer geïnd worden. We hopen dat U ons wilt blijven steunen. Zonder uw steun zou het allemaal niet lukken.

Wij wensen een ieder een voorspoedig 2014!

Martien van Dijk

- 28-12-2013 Museum geopend van 13:00 - 16:30 uur
- 16-01-2014 Lezing "De slag om de Schelde" Locatie vliegveld Midden Zeeland Aanvang 19:30 uur
- 05-05-2014 Prijsdroppings vlucht ter herinnering aan de bevrijding van Zeeland
- mei 2014 Optocht historische militaire voertuigen op Zeeuws Vlaanderen van Oost naar West
- 14-06-2014 Wings to Victory Memorial Flight Oldtimer Weekend Locatie Groede
- 8/9-08-2014 Zeeuwse Luchtvaartdagen
- 19-09-2014 Herdenking W/C Guy Gibson en S/L Jim Warwick begraafplaats Steenberg
- 11-11-2014 Poppy Day

Hartelijk dank voor het drukwerk en de moeite voor ons gedaan!



Drukkerij Zoeteweyj

Molendijkseweg 2 • Tel. 0113 571404

E-mail: info@dzy.nl • www.dzy.nl

De kleurrijkste drukker uit de regio

Drukkerij Zoeteweyj: voor alle mogelijke toepassingen

Voor drukwerk bent u bij ons aan het juiste adres!

* Oproep

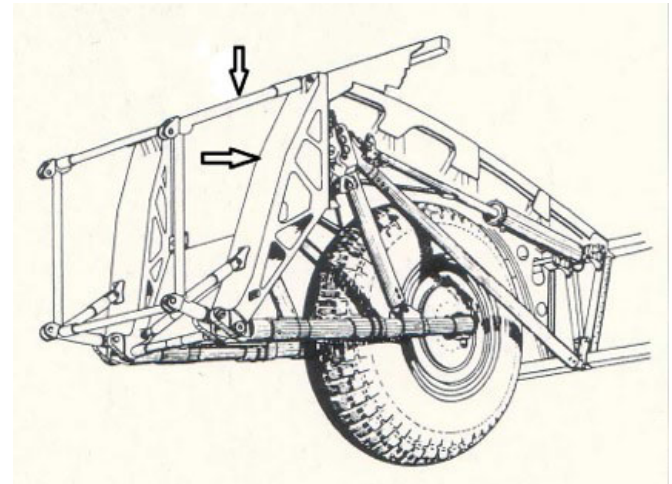
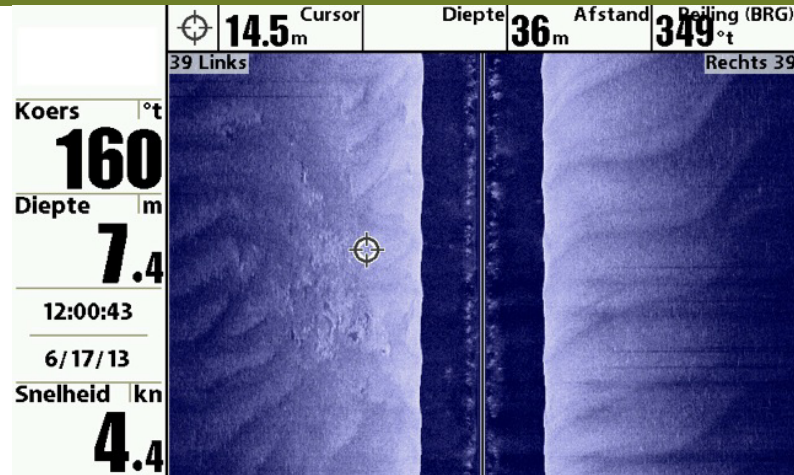
Mark van der Linde is op zoek naar literatuur over de gevechtsbeleving van Amerikaanse en Duitse jager piloten uit de periode januari 1944 tot juni 1944. De periode dat het 8ste de rug brak van de Luftwaffe. Heeft iemand tips over literatuur of primaire bronnen over deze jager piloten?

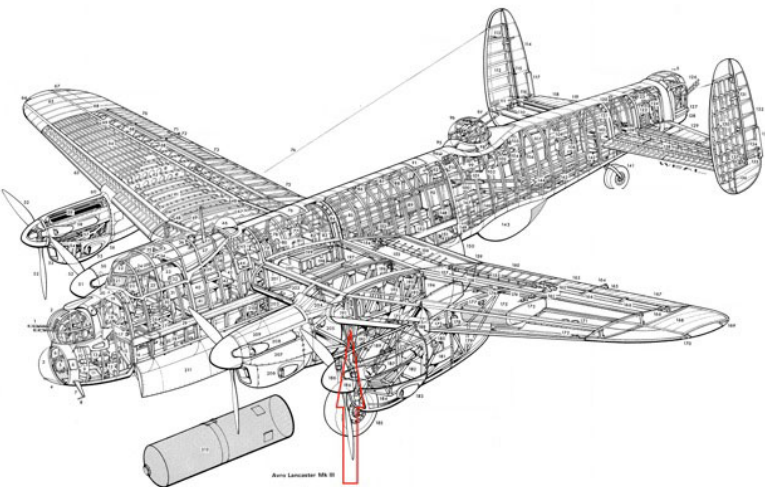
Mark start in december met zijn master scriptie over bovenstaande onderwerp.

Hij studeert geschiedenis en heeft zijn bachelor gehaald aan de universiteit van Leiden. Zijn eindscriptie ging toen over de chef-staf van de Luftwaffe, Hans Jeschonnek, en zijn relatie tot de ineenstorting van luchtverdediging van de Luftwaffe in 1944 tegen de geallieerde bombardementen op Duitsland.

Mark is vrijwilliger bij Wings to Victory en beheert onze bieb.

* In november zijn via André Ruissen verschillende vliegtuigdelen ontvangen. André had deze in de Westerschelde met een sidescan sonar opgespoord, net op de rand van de vaargeul ter hoogte van Ritthem. Op de linkerzijde van de foto zijn verstoringen te zien en dit zijn de delen die op de zeebodem liggen. De onderdelen zijn een propellerblad, een uitlaatdeel van de motor, diverse motoronderdelen en een zwaar aluminium profiel. Vanwege het zware profiel was al snel duidelijk dat dit een motordeel moest zijn. Een zogenaamde “engine support beam”, een profiel waaraan de motorbok en het landingsgestel





vast zit.

Aangezien er ook een aantal bommen zichtbaar waren en er mogelijk vermiste vliegeniers gevonden zouden kunnen worden is de Gemeente Vlissingen en de Bergingsdienst van de Koninklijke Luchtmacht op de hoogte gesteld. Een onderzoek zal verricht worden naar de bommen en naar eventueel vermiste bemanningsleden van dit vliegtuig. Hierbij werken de genoemde partijen nauw samen.

Momenteel wordt onderzocht waar deze Lancaster gebouwd is en welke motor er op de Lancaster gemonteerd zat, om zo te komen tot het serienummer van het vliegtuig.

Ook een stuk van een parachute kwam naar boven.

Dit is erg bijzonder dat er na 70 jaar een stukje chute boven water komt.

De delen zijn in het museum te bekijken.

Wordt zeker vervolgd.

* Lezing

In 2014 wordt herdacht dat Zeeland 70 jaar geleden werd bevrijd.

Ook Wings to Victory zal hieraan de nodige aandacht geven.

Er wordt samengewerkt met diverse musea.

Op donderdag 16 januari 2014 wordt een start hiermee gemaakt en wel met een lezing door Dhr H.N. van Vliet.

Deze lezing met als onderwerp “De slag om de Schelde” verdient zeker de aandacht. Waarom is de slag om de Schelde onvoldoende belicht in de geschiedenisboeken? Waarom kent iedereen de landing bij Arnhem en niet de strijd in Zeeland? Deze slag was ook de aanzet tot de bevrijding van Zeeland. Wat is precies de Slag om de Schelde?

De onverwacht snelle opmars van de westelijke geallieerden legers, eind augustus 1944, door Noord Frankrijk en België stagneerde in het zicht van de grote rivieren als gevolg van bevoorradingsproblemen. De haven van Antwerpen moest uitkomst brengen. Hoewel Antwerpen al op 3 september met een intacte haven in handen was gevallen van de Britten, was de toegang versperd omdat de Duitsers de Schelde-oeveren nog

stevig in handen hadden, Er werd verzuimd door te stoten naar Zeeuws Vlaanderen en Zuid Beveland. In plaats daarvan werd een pauze ingelast en kwam de prioriteit te liggen op Market Garden. Daardoor konden de Duitsers hergroeperen en zich versterken. Bovendien kon Hitlers 15e leger ontsnappen vanaf de kanaalkust en zich ingraven en posities innemen in Zeeuws Vlaanderen , Walcheren, Zuid-Beveland en West Brabant. Door deze fatale vergissingen is de oorlog met vele maanden verlengd en werd de Slag om de Schelde in deze gebieden een bittere en bloedige strijd met gevechten in vaak open terrein en amfibische operaties. Pas op 28 november kon het eerste bevoorradingschip afmeren in Antwerpen.

Donderdag 16 januari

Locatie vliegveld Midden Zeeland

Aanvang: 19:30 Entree: • 5,00

* **Database Wings to Victory brengt bij elkaar!**

Dat de database regelmatig nieuwe foto's, informatie en contacten oplevert moge duidelijk zijn, maar het volgende willen wij U toch graag via de Airmail meedelen.

Eén van onze ereleden, Stuart Hunt, was één van de bemanningsleden van de Halifax MZ573, welke op 25 april 1944 neerstortte bij Krabbendijke. Met hem hebben we al vele jaren contact en hij werd simpelweg gevonden door de naam Hunt in het telefoonregister op te zoeken. Zeven van de acht



Foto: Sgt Gerald Joseph Boucher

vliegeniers overleefden dit ongeval, maar Sgt Boucher kwam als enige om het leven. Hij was aan boord reeds overleden en werd, voor zij zelf het vliegtuig verlieten, door de bemanning het vliegtuig uitgeduwd en kwam met zijn chute aan de grond. Hij werd slechts 19 jaar en ligt begraven te Bergen op Zoom. Vrijwel de gehele bemanning was

van de RCAF (Royal Canadian Airforce). Enige tijd geleden werden we benaderd door een Engelsman en hij bleek een zoon van G.J. Boucher te zijn. Hij had zijn vader nooit gekend en zou graag in contact komen met familieleden van zijn vader. Met de vraag of we konden helpen. We hebben daarop aangeboden om in Canada een zoekactie te starten om proberen familie te achterhalen. Niet wetende hoe dit in Canada opgevat zou gaan worden. Uiteindelijk is de familie opgespoord en werd het bericht met enthousiasme ontvangen en waren de Canadezen

blij met een nieuw “familielid” in Engeland. Inmiddels hebben ze elkaar ontmoet en ook Stuart Hunt zal een bezoek gebracht worden. Via Canada hebben we de nodige foto's ontvangen en deze zijn te vinden in de database.

Een opmerkelijk verhaal dachten wij en de manier hoe dit tot stand gekomen is, zoveel jaar na de oorlog. Mede dankzij Wings to Victory!

* Wings to Victory ontvangt regelmatig vliegtuigdelen die uit de zee opgevist worden.

Deze delen bevatten veel zout waardoor het materiaal uitermate snel aangetast wordt zodra het boven water komt.

Om de delen te conserveren worden ze eerst gereinigd. Voor de kleinere delen maken we gebruik van een speelbak. De delen



worden in een aluminium bak gevuld met water gelegd. Door regelmatig het water te verversen en het zoutgehalte te meten, kan bekeken worden wanneer de voorwerpen voldoende ontzout zijn. Na het drogen wordt een speciale laag aangebracht en zo worden de vliegtuigonderdelen geconserveerd en eventueel klaar gemaakt voor een tentoonstelling.

* In het museum is een vitrinekast ingericht ter nagedachtenis aan W/C Guy Gibson.

In 2014 is het 70 jaar geleden dat hij samen met S/L Jim Warwick om het leven kwam te Steenbergem.

Komend jaar zal hieraan de nodige aandacht besteed worden.



Deze keer een aantal badges van de Nederlandse Marine Luchtvaartdienst (MLD) uit de tweede wereldoorlog. De zogenaamde “half wings.” De hele “Wings” waren voor de piloot en de halve wings voor diverse vliegeniers aan boord van het vliegtuig. De kleur was goud met een blauwe achtergrond en de letter weer in goud. Ze waren voorzien van één of meerdere letters. De letters gaven de taken weer in het Nederlands. Zo staat de T voor telegrafist, de S voor schutter, de M voor mechanic en de W voor waarnermer. De Nederlanders, die na de capitulatie, de oorlog vanuit Engeland voortzetten onder de RAF, gebruikten het uniform en badges van de MLD.

De “wings” zijn voorzien van een speld zodat deze makkelijk op het uniform te bevestigen waren.

De ene foto geeft een “half wing” met de letter T van telegrafist of radio operator op een uniform van de genoemde Marine

Op de andere foto een “half wing” met de letters T, M en S van telegrafist, mechanic en schutter.





Op 12 december heeft de heer Jean Dewaerheid ons deelgenoot gemaakt van zijn bevindingen rond het “Mysterie van de houten bommen”. Zijn onderzoeken hebben er toe geleid dat het bestaan van de houten bommen is aangetoond. Hij had zelfs een model meegenomen naar de bijeenkomst. Het uiteindelijke doel van het gebruik van de houten bommen blijft min of meer in nevelen gehuld. Waren ze bestemd voor oefeningen of om voor de grap aan te tonen dat de geallieerden de locaties van Duitse nepliegvelden hadden ontdekt? Wij van Wings to Victory zijn de Aeroclub Zeeland erkentelijk dat wij hun zaaltje mochten gebruiken.



Betrokkenheid + kwaliteit = continuïteit

Dorpsstraat 4 4365 AM Meliskerke

T: 0118-556677 E: info@woutersadvies.nl

I: www.woutersadvies.nl

Lid Nederlandse Orde van Belastingadviseurs (NOB)



IN MEMORIAM SGT TYRUS COBB GIBBS

Op 10 december ontvingen we van zijn vrouw het trieste bericht dat Sgt T.C. Gibbs is overleden.

Gibbs was één van de ereleden van Wings to Victory. Sgt T.C. Gibbs vloog vanuit Engeland als waistgunner in een B24 Liberator voor de 8th USAAF.

28 januari 1945 werd zijn vliegtuig aangeschoten en allen moesten het vliegtuig per chute verlaten.

Zij kwamen op Schouwen neer, waarna ze gevangen genomen werden.

In 2007 bracht Tyrus met zijn vrouw een bezoek aan Zeeland en Wings to Victory. Zij waren samen met Robert en Adrian Caldwell, wiens vader nog steeds als vermist te boek staat.

We verliezen in Gibbs een goede vriend en één van onze bevrijders.

“We shall remember him”



S/Sgt. Tyrus Cobb Gibbs
January, 1943



Joop's bezoek aan Gibbs in de USA



De foto's dateren van 2007 tijdens zijn bezoek aan Wings to Victory.





Een bommenwerper in Saeftinghe?

door Jaap Geensen

De verkenning

Tijdens het verzamelen van gegevens over in de tweede wereldoorlog neergestorte vliegtuigen in Oost Zeeuws Vlaanderen stuitte ik op opmerkingen over een Engelse bommenwerper die

Dit is een zelfde type Lancaster als de LL720, een Lancaster B2.

De Bristol Hercules motoren zijn duidelijk zichtbaar. Hiervan werden slechts 300 exemplaren gebouwd.

in Saeftinghe, dicht bij Paal gevallen zou zijn.

Het lag in de bedoeling van de Stichting “Wings to Victory” om voor de in de provincie Zeeland neergestorte vliegtuig-

bemanningen een blijvende herinnering te creëren.

Een van de plannen was het aanleggen van een database met zoveel mogelijk gegevens over al de voorvallen. De database is sinds enige tijd te bezoeken op internet:

www.wingstovictory.nl/database. Hij is niet compleet en zal dat waarschijnlijk ook nooit worden.

Het verzamelen en het verwerken van de verhalen bleek een behoorlijke klus en daarom zijn een paar “moeilijke” voorvallen even opzij gelegd, waaronder die ene in Saeftinghe.

De locatie van de veronderstelde bommenwerper was te omschrijven als “in het Speelmansgat, in de buurt van de haven van Paal”

Het wrak zou er nog steeds liggen –onder water weliswaar. In het najaar van 2012 hadden de Saeftinghe gids Mark Zwartelé en ondergetekende een verkenning gepland aan de Oostkant langs het Speelmansgat bij LLWS (Laag-Laagwater-Spring) en bij voorkeur met een doorstaande oostelijke wind.

We liepen van Emmadorp, via het Speelmansgat tot aan de Schelde. Ondanks de lage waterstand was het enige wat we vonden een stuk van een band. Bij onderzoek thuis bleek de band van een vooroorlogse Studebaker geweest te zijn en niet van een vliegtuig. Geen succes dus.

In mei 2013 ondernamen we bij dezelfde omstandigheden weer een zoektocht, nu langs de Westoever van het Speelmansgat. Deze keer hadden we meer geluk.

We vonden stukjes zwaar gecorrodeerd metaal mogelijk afkomstig van de stuurinstallatie of de stangen van de cockpit-koepel. Enkele loden accu onderdelen vonden we ook, verspreid liggend aan de oppervlakte. De echte hit was een metalen plaatje met daarop een bakelieten gietstuk. Ik zag het Engelse kroontje en de letters A M. gevolgd door een referentie nummer 5C/430.

Het leed geen twijfel meer, A.M. staat voor Air Ministry, het Engelse luchtvaart ministerie.

Op onze terugweg over het slik liepen we duidelijk het gebied uit waar metaal te vinden was.

Op het punt waar we weer de droge grond wilden opzoeken zagen we toch iets ronds boven het slik uitkomen. Op het oog van aluminium en te groot om even los te trekken.

Eerste conclusie: startstuk van een vliegtuig.

Vervolgstappen

In Saeftinghe mag niet zomaar gespit of gegraven worden en eventuele bodemvondsten moeten gemeld worden bij de Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland. Bovendien moet de Bergingsdienst van de Koninklijke Luchtmacht worden ingeschakeld als het vermoeden bestaat dat resten van een vliegtuig worden bovengehaald.

Na toestemming van Het Zeeuws Landschap werd besloten om de betreffende instanties in te seinen en te zien of een nader



onderzoek ter plekke mogelijk was. Op korte termijn werd een afspraak gemaakt met de heer Jongepier van de SCEZ en Majoor Kappert van de KL afdeling Vliegtuigberging. Ter plekke gekomen lag het onderdeel nog zichtbaar boven het slikoppervlak en om twee redenen werd besloten te trachten het uit te graven. De eerste reden was om te voorkomen dat onbevoegde “schatgravers” er mee aan de gang zouden gaan en de tweede reden was dat het zou kunnen helpen om het vliegtuig te identificeren. Het uitgraven verliep voorspoedig en het grote stuk werd meegegeven met de heer Jongepier voor tijdelijke opslag in het depot van de SCEZ. Enkele stukken

waarop nummers vermoed werden gingen mee naar de Luchtmacht.

De echte speurtocht

Er is van het vliegtuig niet veel bekend: geen datum, geen nationaliteit (Engels?) , geen type (bommenwerper, maar welke?) We weten dat het in Saeftinghe is neergestort, in de buurt van Paal en dat –waarschijnlijk- alle slachtoffers geborgen zijn (minstens 4 wordt beweerd)

Waren er nog bommen aan boord?

Bij de Luchtmacht Luchtvaartgeschiedenis en ook bij de SGLO bestaan er lijsten van de 7000 incidenten in Nederland. Er is door de jaren geprobeerd alle crashes in kaart te brengen, maar men is nog steeds niet compleet. Saeftinghe bij de Paal komt niet voor in de lijsten.

Tijdens de oorlog waren 7377 Lancasters gebouwd waarvan er meer dan 3600 verloren zijn gegaan. De nummers die op de onderdelen van het staartstuk werden gevonden maakten duidelijk dat we te maken hadden met een staartkoepel van een Lancaster. Deze conclusie was overigens al getrokken toen het geheel boven de grond kwam. (zie afbeeldingen pag. 14) Ons wrak in Saeftinghe zou dus een van deze 3600 kunnen zijn. Het stukje profiel met een bakelieten onderdeel bleek bij onderzoek een connectorbox te zijn:

Er zaten enkele elektriciteitsdraden in en enkele staken er uit. De onderkant gaf een prachtige code weer met daarin o.a. het merk 1274-RO. RO is de code voor RADIO. Dit was dus een stukje radioapparatuur. De radio-uitrusting werd pas geplaatst als het vliegtuig afgebouwd was. Aan de nummers is helaas niet het type vliegtuig af te leiden, laat staan het bouwnummer.

Het onderstuk van de staartkoepel leek een Frazer Nash koepel te zijn, in dit geval in licentie gemaakt door Boulton Paul, ook een bekende geschutskoepelbouwer. Ook hier kwamen duidelijke nummers te voorschijn maar weer gold: helaas, de staartkoepels werden niet door de vliegtuigbouwers geproduceerd maar door een toeleverend bedrijf. Als laatste werden de geschutskoepels aangevoerd en aan het afgebouwde toestel gemonteerd. Daardoor is Ook aan de geschutskoepels geen nummer te vinden dat is te verbinden met het bouwnummer van het vliegtuig. Wel werd op een stukje van een vleugel een nummer met de code 17F gevonden: volgens de coderingen een Lancaster vleugel.

Om meer te weten te komen over vliegtuig en bemanning zijn de archieven van de begraafplaatsen geraadpleegd. In Zeeuws-Vlaanderen werden alle geallieerde gesneuvelden door de Duitsers vervoerd naar de Noorder-begraafplaats in Vlissingen en aldaar ter aarde besteld. Tenminste 4 en waarschijnlijk 7 van

Een deel van de achterzijde van de staart van een Lancaster. Bron: <http://ww2today.com/faq>



de inzittenden hadden de crash niet overleefd. Door de tweehonderd gesneuvelde vliegers in Vlissingen te koppelen aan hun vliegtuig werd via eliminatie al snel gevonden dat er in of bij het

het bevel van “Antwerpen” Dit deed me denken aan de mogelijkheid dat de slachtoffers misschien naar Antwerpen getransporteerd waren. De belang-

Oostelijk deel van Oost Zeeuws-Vlaanderen geen Lancaster was neergestort waarvan de bemanning begraven lag op de Noorderbegraafplaats. Ook hier liepen we dus vast.

De Duitse aanwezigheid in Zeeuws Vlaanderen was als volgt geregeld: in Oostburg de 712 Infanterie Divisie met als oostgrens ruwweg een lijn ten oosten van Terneuzen naar ten westen van Hulst. Het gebied ten Oosten en ten Noorden van Hulst werd benoemd als “Verteidigungs Abschnitt Antwerpen West”. De verantwoordelijkheid lag bij I./Grenz Schütz Regiment Clüver met hoofdkwartier in Hulst en de 14^e Kompanie in Lamswaarde. Zij stonden rechtstreeks onder

rijke begraafplaats daar is: het Schoonselhof.

Dank zij Luc Vervoort kreeg ik inzage in de 6500 graven. Van de enkele honderden vliegers kon al snel worden vastgesteld waar ze neergestort waren. Er bleef een lijst over van 8 Lancasters waarvan meer dan 3 slachtoffers op het Schoonselhof begraven waren.

Al snel werd dit aantal teruggebracht tot 1: een Lancaster met een Canadese bemanning: LL720 van het 408 Squadron RCAF met de romPCODE EQ-R.

Er was bekend dat de bemanning was begraven in Fort nummer 3 in Antwerpen, bovendien was een van de bemanningsleden niet gelijk geborgen maar later aangespoeld bij “Paalen in Nederland” In 1946 zijn ze overgebracht naar het Schoonselhof.

Pogingen om in het Antwerps Archief “Felix” een bevestiging te krijgen van de plaats waar de slachtoffers geborgen waren leverde geen informatie op. Ook het Rijksarchief te Beveren, dat zou moeten beschikken over de archieven van de gemeente Borsbeek waarin het Fort nummer 3 gelegen, was heeft geen informatie over de graven kunnen vinden.

Ooggetuigen vertelden dat het toestel brandend naar beneden is gekomen en ook dat er later emmers vol aluminium korrels gevonden (en verkocht) waren. Deze feiten deden vermoeden

dat een Nachtjager de crash had veroorzaakt. Theo Boiten, auteur van een standaardwerk over de Nachtjagd, bevestigde ons vermoeden en vertelde me desgevraagd “Ik heb voor deze kist een claim van Von Bonin, Westerschelde 12 km ten noorden van Hulst. Het was een Himmelbett onderschepping in Raum Gemse. De kist werd volgens claim van Oberst Leutnant Eckhart-Wilhelm Von Bonin om 05.43 uur neergehaald”.

Van de eerste door mij gehoorde ooggetuige had ik gehoord dat er ’s morgens vier slachtoffers uit het wrak gehaald waren. Het opvallende was volgens hem dat een van de slachtoffers “Bomb” als naam zou hebben. Dat was door de Duitsers opgeschreven. Hij vond het een toepasselijke naam voor iemand in een bommenwerper. Ik had gelijk het idee dat het hier om de bommenrichter ging. Bij de in Ottawa opgevraagde militaire gegevens van de bommenrichter J.R Bonneville bleek de originele duitse grafkaart aanwezig te zijn. Daarop werd de plaats van berging aangegeven als: “Paalen, 15 km ten noorden van Hulst”.

Uit communicatie van het Rode Kruis te Geneve bleek tevens dat de vier uit de LL720 samen begraven waren op 24 februari 1944, bij het vliegveld Deurne. (Fort nr. 3) De andere drie bemanningsleden zijn niet op hetzelfde moment geborgen. Hiermee staat wel vast dat het bij Paal neergestorte vliegtuig inderdaad de Lancaster LL720 van het 408 Squadron van de Royal Canadian Air Force was.



De bemanning van de Lancaster bestond uit 7 man die allen gedood werden bij de crash:

Piloot	F/Lt.	Elmer Stanley WINN 23j.	RCAF J8840	4A -3-graf	77
Navigator	F/O.	James Richard LEAMAN	RCAF J24215	idem	79
Bommenrichter	F/O	John Raymond BONNEVILLE 23j.	RCAF J25732	idem	80
Radio/Schutt.	F/Sgt	Reginald Herbert WADE 26 j.	RCAF J86403	idem	71
Boordschutt.	Sgt.	Eldore DRAMNITZKI 22 j.	RCAF R181982	idem	84
BWTK	Sgt.	Ellis William BOLT 24 j.	RAF 642443	idem	76
Boordschutt	T/Sgt	Norman Henry Hanbridge BROWN 21 j.	USAAF 10601604		78*

Boordschutter BROWN is overgebracht van het Schoonselhof naar de Amerikaanse erebegraafplaats Neupré (Neuville en Condroz) Veld B Rij 29 graf nr. 15. WINN, LEAMAN, BONNEVILLE en WADE werden als eersten geborgen en blijkbaar was daar BOLT (RAF) ook bij, ze werden op de 24 februari 1944 begraven. BRAMNITZKY wordt door de Duitsers via het Rode Kruis gemeld als “aangespoeld” op 14/3. De Lancaster met romPCODE EQ-R en bouwnummer LL720 van het 408^e Squadron van de Royal Canadian Air Force was de avond tevoren opgestegen van de basis Linton-on-Ouse in de U.K. voor een bombardementsvlucht op Leipzig. Het toestel is brandend neergestort waarbij de zeven bemanningsleden om het leven kwamen.



Stichting Wings to Victory wordt ondersteund door:

AAR | Accountants- en
Adviesgroep Rijkse |

www.aar.nl

Antiquariaat



Neeven - v.d. Laan AVIATION & WAR BOOKS

Bezoekadres: Ambachtsweg 8c1474 HW Oosthuizen

Tel: 06-34659844 Tel: 06-20298691

Elke zaterdag geopend van 10:00 tot 17:00 uur

Bezoek onze website: www.aviation-warbooks.nl

Wings to Victory wordt gesteund door:



KAMPS

STRAAL-EN INDUSTRIËLE SPUITWERKEN

- Stralen van metaal, hout en glas
- Drooglijstralen
- Turbo stralen
- Schoeperen
- Poedercoaten
- Elektrostatisch spuiten
- Airless spuiten
- Lucht ondersteund airless (airmix)
- Hoog rendement pneumatisch (hvlp)
- Polyurea Hot Spray

Schouwersweg 82

4451 HT Heinkenszand

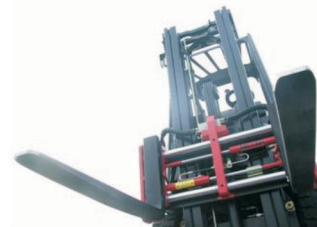
t: 0113-568206

f: 0113-562621

e: info@kampsstraalbedrijf.nl

www.kampsstraalbedrijf.nl

hefmatic



...als het hoger moet...

Kaaiweg 13a - 4454 ZG Borssele
T. 0113-355000 - F. 0113-355001 - www.hefmatic.nl

Linde

HIAB

MULTILIFT

REQUIEM TO A REAR GUNNER

*My brief sweet life is over,
My eyes no longer see,
No Christmas trees,
no summer walks
No pretty girls for me,
I've got the chop, I've had it
My nightly Ops are done,
Yet in another hundred years
I'll still be twenty one.*



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