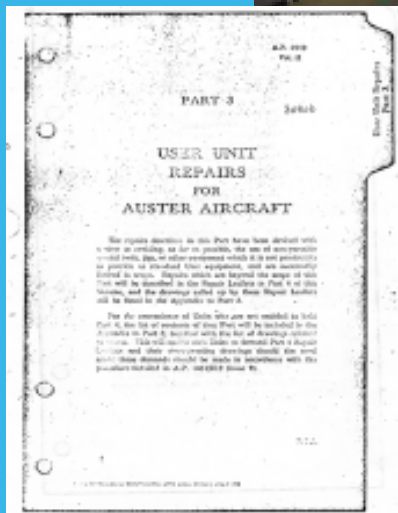


Tweemaandelijks nieuwsblad van de
Stichting Wings to Victory
april 2014 nr. 43

De PH-NET ondergaat op dit moment het jaarlijkse verplichte onderhoud. Vrijwilligers van Wings to Victory hebben zich er mee belast. Dit project, dat geheel in eigen beheer wordt uitgevoerd, vergt veel zorg. Het betreft een historisch vliegtuig uit 1944 en het is uniek dat WtV er nog steeds het luchtruim mee kan kiezen. Deze trots van WtV mag zijn luchtwaardigheid niet verliezen.

www.wingstovictory.nl
info@wingstovictory.nl



AIRMAIL 43



Stichting Wings to Victory

Postadres:

Westweg 30

4413EG Krabbendijke

Tel: 0113-503372

Web: www.wingstovictory.nl

Mail: 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
Nieuws	4
Crashes Zeeland Deel 33	8
Pratt & Whitney R2800	10
Museumstuk	13
Signalement	14
PH-NET	16



Het onderhoud van de vliegtuigen is vrijwel klaar. We hebben in samenwerking met Zeeland Airport het restaurant wat aan kunnen kleden. Dit wordt de komende tijd verder uitgebreid. Het is voor WtV een welkome uitbreiding en verlengstuk van ons museum. Ook worden spullen verkocht via het restaurant. De samenwerking met andere partijen op het vliegveld en daarbuiten is van groot belang. Er wordt samengewerkt met andere musea en stichtingen die aangesloten zijn bij de Stichting Slag om de Schelde. Een goed voorbeeld is het evenement van 3 mei as. Georganiseerd door de musea Gdynia en Switchback. Tijdens dit evenement zullen we ook de jaarlijkse WtV prijsdropping uitvoeren. Een verslag hiervan in de volgende Airmail. We zullen u in de komende Airmails ook meer laten zien van de uitbreidingsplannen.

Veel leesplezier!
Martien van Dijk

AGENDA

- 26 april Museum gesloten ivm. Koningsdag. *vliegveld Midden-Zeeland*
- 3 mei 70 jaar bevrijding: 'Van Oost naar West' herdenking met optocht van historische militaire voertuigen. *Zeeuws Vlaanderen*
- 3 mei Prijsdroppingsvlucht ter herinnering aan de

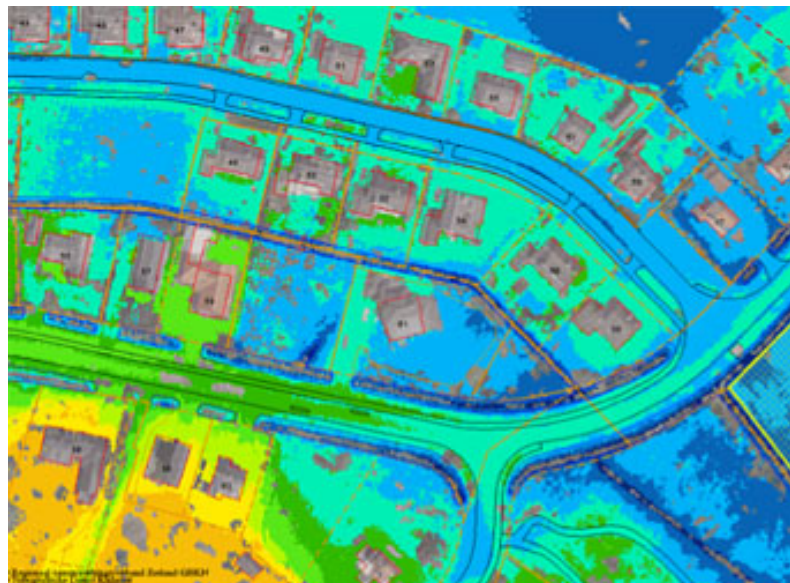
- 12 mei bevrijding van Zeeland. *boven Zeeland*
- Herdenking monument voor Lancaster bemanning JB409 Krabbendijke. *Noorddijk Krabbendijke*
- 31 mei Museum open. *vliegveld Midden Zeeland*
- juni Bezoek familie Mazurkiewicz. *vliegveld Midden Zeeland*
- 21 juni Formatievlucht Wings to Victory Memorial Flight Zeeuwse Veteranen Dag Vlissingen. *Vlissingen*
- 27-28 juni Vlucht PH-NET naar voormalig RAF vliegveld Ussel(B67) in België ter herdenking 70 jaar bevrijding. *vliegveld Ussel België*
- 11-12 juli Bezoek per vliegtuig aan Duxford en airshow. *Duxford UK*
- 8/9 augustus Zeeuwse Luchtvaartdagen. *vliegveld Midden Zeeland*
- 19 september Herdenking W/C Guy Gibson en S/L Jim Warwick begraafplaats Steenberg. *Steenbergen*
- 25 oktober Wings to Victory Memorial Flight Herdenking bevrijding Oosterhout. *Oosterhout*
- 1 november Wings to Victory Memorial Flight Herdenking Polderhuis Westkapelle. *Westkapelle*
- 11 november "Poppy day". *Zeeland*

* **Digitale bodemhoogte NL in beeld**

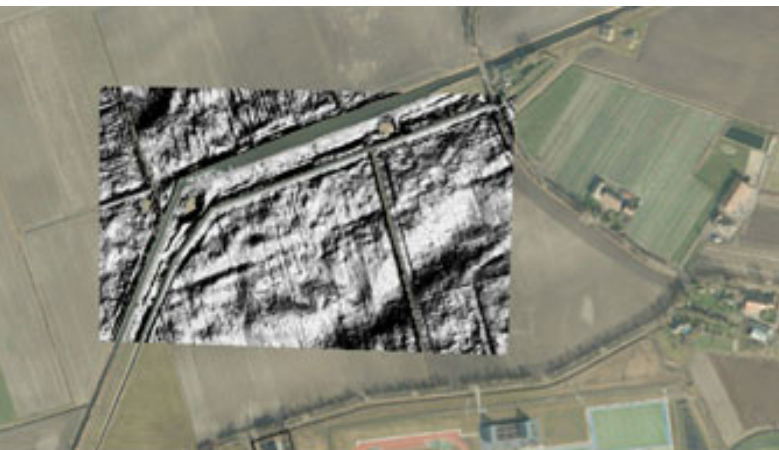
Waterschap Scheldestromen en Rijkswaterstaat hebben voor hun taken een zeer gedetailleerd digitaal hoogtemodel van de oppervlakte van de Nederlandse bodem laten maken. Dat digitale rasterbestand heet het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN). De inwinning heeft voor het eerst in Zeeland in 2007 en 2009 plaatsgevonden met vliegtuigen, waaronder laserscanners waren aangebracht.

Met behulp van deze scanners - motionsensoren en nauwkeurige GPS apparatuur - werd het gehele gebied ingemeten met ongeveer 10 punten per vierkante meter. Het resultaat was een puntenwolk van x,y,z punten (plaats en hoogte) van alles waarop de laser reflecteerde (incl. huizen, schapen, auto's). Ten slotte is met behulp van filtertechnieken alles wat boven de oppervlakte uitstak uit het bestand verwijderd. Het resultaat is een raster(mozaïek)bestand met een vakverdeling van 0,50 bij 0,50 meter, waar van elk vakje de gemiddelde hoogte ten opzichte van NAP is berekend. Dat resultaat heet dus het Actueel Hoogtebestand Nederland. Zie www.AHN.nl. Het AHN is zeer nauwkeurig voor harde oppervlakken, en minder nauwkeurig voor begroeide terreinen, simpelweg omdat de lasermetingen niet goed kunnen doordringen in beplanting.

Onderstaande afbeelding geeft de dichtheid van de informatie weer van een deel van de bebouwde kom bij Zoutelande.



Onderstaande afbeelding van een gebied bij Koudekerke (W) geeft een idee van de dichtheid van het AHN.



Het reliëf in de grijze afbeelding wordt extra zichtbaar gemaakt door een met de computer gemanipuleerde schuine lichtinval. Het is vooral met dit soort GIS bewerkingen mogelijk om voor het oog onzichtbare hoogteverschillen van de oppervlakte zichtbaar te maken.

Ik kan mij voorstellen dat met dit soort plaatjes de exacte

locatie van neergestorte vliegtuigen in het terrein kan worden opgespoord. Het loont de moeite om voor de stichting een dergelijke afbeelding te maken op een locatie waar sinds de opname van 2007/2009 (ZVL) een wrak is gelokaliseerd. De archeologische wereld maakt tegenwoordig ook dankbaar gebruik van het AHN, dus wie weet is het ook bruikbaar voor het opsporen.

Binnen afzienbare tijd wordt dat AHN bestand vrij gegeven voor maatschappelijk gebruik.

*Johan van Cranenburgh Teamleider Geo
Waterschap Scheldestromen*

*** Een nieuwe rubriek voor de website**

Nico Heertjes, een gepensioneerd vliegtuigmonteur en vrijwilliger bij WtV, schrijft met regelmaat artikelen over vliegtuigtypen en technische artikelen over vliegtuigconstructies en -systemen.

Deze artikelen zijn vaak zeer uitgebreid en van een hoog specialistisch gehalte. Daarom is besloten voor deze waardevolle activiteit een apart hoofdstuk te openen op de website in het menu Activiteiten onder de kop “Techniek”, waar ze binnenkort kunnen worden gevonden als PDF-bestand.

Voor de liefhebbers zeer aan te raden.

* In april is een gastles verzorgd door Wings to Victory

op het Calvin College te Krabbendijke als aanloop naar de herdenking bij het monument aan de Noorddijk te Krabbendijke. Op 12 mei a.s. is het 70 jaar geleden dat de Lancaster JB409 neer kwam bij Krabbendijke, waarbij de gehele bemanning om het leven kwam. Op deze dag wordt, zoals elk jaar, een herdenking georganiseerd door het Calvin College in samenwerking met Wings to Victory. Medewerking wordt verder verleend door de Gemeente Reimerswaal, de Koninklijke Luchtmacht, de Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht en de Canadian Scottish. Een flyby zal gemaakt worden door een tweetal Harvards. Een verslag van deze herdenking in de volgende Airmail.

* Vitrine Kapt. Van Buuren

De aan Wings to Victory geschonken oorlogsherinneringen van Kapt. Paul van Buuren hebben inmiddels een plaats gevonden in een speciale vitrine in het museum.



* Restaurant op vliegveld Midden Zeeland

Nadat het restaurant na een korte sluitingsperiode weer in vol bedrijf is, hebben Martien en Joop de gelegenheid te baat genomen om de aankleding in de sfeer te brengen van Wings to Victory. Bijgaande foto's geven hiervan een indruk.





Op 26 oktober 1940 werd een verkenningsvlucht uitgevoerd in het Scheldegebied. Het verkenningsvliegtuig, een Lockheed Hudson met serienummer N7301 van de PRU-RAF (Photographic Reconnaissance Unit) was opgestegen van vliegveld Benson in de UK. Even ten noorden van Veere werd het vliegtuig aangevallen door twee Bf 109's van 10./NJG I en aangeschoten. De Hudson had weinig bewapening en was absoluut niet opgewassen tegen de Duitse jachtvliegtuigen. Het verloor dan ook de strijd. Alle bemanningsleden slaagden er in het vliegtuig te verlaten. Dit gebeurde op zeer lage hoogte wat uitermate gevaarlijk was. Plt.Off. Charles George Broome kwam in het water terecht en verdronk.

De foto toont het vliegtuig in een opmerkelijke goede staat, blijkbaar na een geslaagde noodlanding.



Op 4 november werd hij met militaire eer op de Noorder begraafplaats te Vlissingen ter aarde besteld. De andere bemanningsleden werden krijgsgevangen gemaakt.



Het graf van P/O Broome te Vlissingen

De machine kwam neer in polder De Piet nabij Wolphaartsdijk. De luchtoverwinning werd toegekend aan Fw. Werner Gerhardt.

De bemanning bestond uit:

Flt.Lt. A.A. Rumsey POW

Sgt. Eduard John Williams POW

Sgt. Ronald Ernest Phillips POW

LAC Alan Joseph Patrick Dixon POW

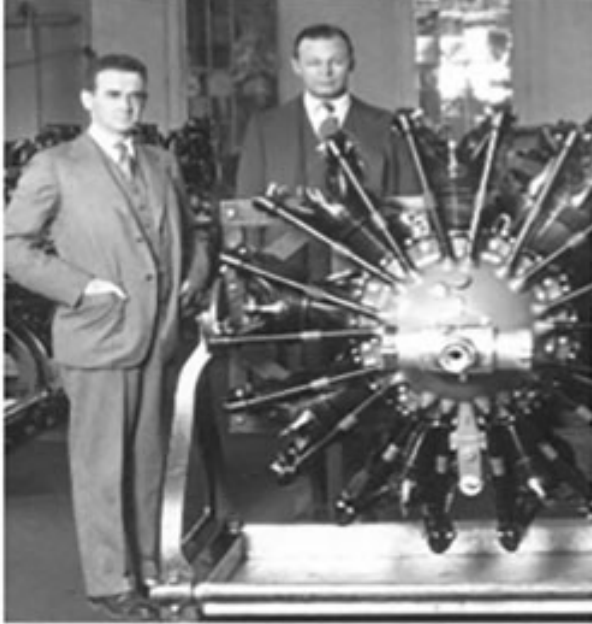
Plt.Off. Charles George Broome KIA

Gedurende de oorlog werden diverse zwaardere motoren geïnstalleerd, maar de Hudson werd al snel overklast door de zwaardere bommenwerpers.

Het werd dan ook meer en meer gebruikt voor patrouilletaken door Coastal Command en voor trainingsvluchten.



Een opmerkelijke foto. Vier leden van de bemanning in een pose met twee Duitsers.



***George Mead and Frederick Rentschler
with the R-1340 Wasp – the engine that
established "Dependability."***

De Pratt & Whitney R2800 stermotor

Oprichting van Pratt & Whitney

De firma Pratt & Whitney werd in 1860 opgericht door twee jonge machineontwerpers, Francis Pratt en Amos Whitney, die elkaar leerden kennen toen ze bij de Phoenix Iron Works in

Hartford, Connecticut, werkten. Beide mannen hadden dezelfde ideeën over fabricageprocessen en voorzagen dat kwaliteit en nauwkeurigheid een grote rol zouden gaan spelen bij massaproductie. Met name de nauwkeurigheid en eenduidigheid van verwisselbare componenten werden door hen als doel gesteld.

In 1879 financierde P&W een vinding van Harvard Professor William A Rogers en George M Bond van het Stevens Instituut of Technology om een meetinstrument te maken met een meetafwijking van minder dan 1/50.000 inch (0,00002) wat gelijk is aan 0,0051 mm. Daardoor ontstond de standaard lengte binnen de industrie. Een zeer belangrijk gegeven omdat iedereen nu met dezelfde afmetingen kon werken en meten. P&W zat toen in de markt voor het maken van diverse machines om o.a. kanonnen en geweren te maken zoals het Lee kanon en het beroemde Lee Enfield geweer. Ook voor de fabricage van de Mauser werden de machines van P&W gebruikt.

In 1925 werd een contract gesloten tussen P&W en Fredrik B Rentschler en de motorenfabriek van P&W was een feit.

Omdat de Amerikaanse Marine grote behoefte had aan een sterke luchtgekoelde motor van 400 pk begon P&W zo snel mogelijk aan de ontwikkeling van deze motor, de befaamde Wasp R1340.

De R2800 Double Wasp stermotor

In 1938 begon het P&W team aan het ontwerpen van de R2800, in feite twee R1340 achter elkaar en in 1939 werden de eerste twee testexemplaren afgeleverd. De R2800 bestaat uit twee rijen cilinders van negen stuks, achttien stuks totaal met een inhoud van totaal 46 liter (2800 inch³) en leverde 2000 pk maximaal, met een gewicht van ongeveer 1100 kilo.

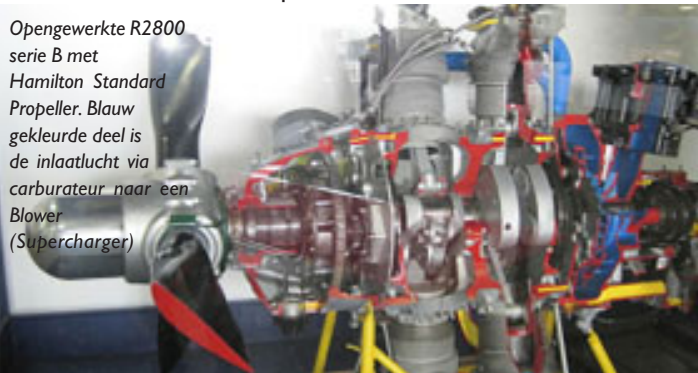
De start was verre van eenvoudig. Het belangrijkste probleem was het oplossen van trillingen die soms zelfs een breuk in de krukas veroorzaakten. Hoewel er vanuit de markt grote vraag was naar sterke motoren, konden pas in 1940 zeventien motoren worden afgeleverd die allemaal werden gebruikt als testmotor of werden ingebouwd in testvliegtuigen.

R2800 B serie motor ingebouwd op een Republic P47 Thunderbolt jager



De productie van betrouwbare motoren kwam pas in 1941 echt op gang. Door de constante aanpassingen, verbeteringen en modificaties werd er een groot aantal typen gebouwd. Sommige kwamen niet verder dan de tekenafel, andere werden als enkel stuk geproduceerd. Uiteindelijk groeide de P&W R2800 uit tot een zeer betrouwbare motor die werd ingebouwd in de belangrijkste jachtvliegtuigen van de Amerikaanse Luchtmacht en van de Marine, die vanwege de kwetsbaarheid van de koeling geen lijnmotoren wilden hebben. Ook werden er diverse bommenwerpers en transportvliegtuigen voorzien van de R2800 en werden er aangepaste versies voor de burgerluchtvaart gebouwd. De R2800 is tot 1960 gebouwd en werd tot de oorlog in Vietnam gebruikt op de Douglas A26 Invader, een tweemotorige bommenwerper. Velen beschouwen de R2800 als de beste radiaalmotor ooit ontworpen.

Opengewerkte R2800 serie B met Hamilton Standard Propeller. Blauw gekleurde deel is de inlaatlucht via carburateur naar een Blower (Supercharger)



Om enig idee te krijgen van de productie aantallen: Totaal gebouwd in vijf verschillende fabrieken: 134.702 motoren. De piek lag in 1944 met 53.342 stuks.

Het project R2800 van Wings to Victory

In het museum bevindt zich een gecrashte R2800 in een zodanige conditie, dat het de moeite waard is om deze zo ver als enigszins mogelijk is te restaureren.

Als opengewerkt model zal hij dan een indruk bieden van de indrukwekkende techniek die indertijd werd toegepast. Hierboven een afbeelding van de huidige staat.

In de website van WtV staat onder Activiteiten > Projecten > R2800 motor een te downloaden PDF-bestand met een uitvoerige beschrijving van de R2800.



Deze keer een Air Ministry stuk. Een set van gekleurde lenzen in een fraai houten doosje. De lenzen werden gebruikt voor een "Identification Lamp" die onder het vliegtuig gemonteerd is. Het vliegtuig kon hiermee lichtseinen in een afgesproken kleur doorgeven en zich dus als veilig identificeren naar de grond. Het was van uitermate groot belang dat de juiste kleur werd gebruikt voor een bepaalde dag! Aan boord waren verschillende kleuren lenzen. De ring is van bakeliet gemaakt en is met "AM" gemerkt. Deze lamp werd in vrijwel alle Engelse vliegtuigen gebruikt. Het doosje met inhoud is afkomstig van de PH-NET toen dit vliegtuig gedurende 1944 en 1945 voor de Royal Air Force vloog.

De gekleurde lenzen



Het typische Engelse houten doosje met de lenzen



Hierboven is de lamp te zien zoals die onder onze Taylorcraft PH-NET gemonteerd zit

De schakelaar in de cockpit waar de lamp mee bediend wordt

North American B 25 Mitchell

Nico Heertjes



De Mitchell Medium Bomber B 25 is genoemd naar de befaamde Kolonel William “Bill” Mitchell die al ver voor de Tweede Wereldoorlog begreep dat een luchtwapen strategisch gezien enorm belangrijk was. Om dat aan te tonen liet hij al in 1921 en 1923 doelschepen bombarderen om aan te tonen dat je met een klein vliegtuig een slagschip tot zinken kon brengen.

In 1938 gaf het -toen nog geheten- Army Air Corps een

voorstel uit met eisen voor het ontwerpen van een tweemotorige “medium bomber” . Diverse vliegtuig fabrikanten dienden ontwerpen in, waaronder North American Aviation. De jonge fabrikant bouwde toen al de zeer befaamde Harvard, maar had zeer beperkte ervaring in het ontwerpen van bommenwerpers. Er werden diverse fabrikanten uitgenodigd om een proefmodel te bouwen en zo ontstond in 1938 het project XB-21 gebaseerd op specificatie 98-102.

North American Inglewood kreeg opdracht om een prototype te bouwen, de NA-40. Het prototype leek behoorlijk op de productie-Mitchell, alleen de neus was bijna geheel doorzichtig. Hieruit werd het tweede prototype ontwikkeld, de NA40-1 aanvals-bommenwerper. Pas in 1939 werd de NA62 of B-25 gebouwd waarvan er in september 1944 besteld werden.

Beroemd is de Mitchell geworden door de Doolittle Raid. Op 18 april 1942 steeg luitenant Kolonel "Jimmy" Doolittle op met 16 B-25B's vanaf het vliegdekschip USS Hornet. Doel: Japan aanvallen en zo het moreel van de Japaners aantasten. Alle vliegtuigen gingen verloren en elf bemanningsleden werden vermoord. De rest keerde terug naar de VS. Doolittle is later de bevelhebber van de USAF in Engeland geworden.

Zoals vaker is voorgekomen in de vliegtuigindustrie in die tijd, een goed ontwerp werd gedurende de tweede wereldoorlog constant verbeterd aan de hand van opgedane ervaringen. Er werden dan ook diverse verschillende uitvoeringen van de Mitchell gebouwd. De belangrijkste zijn:

- B-25 ,A B , C en D. De bommenwerper waarbij diverse veranderingen werden aangebracht waaronder de plaats van de rug koepel, bewapening in de staart
- F-10 (B-25 D) Foto verkenning vliegtuig
- B 25 G en H Vaste neus met bewapening, ook wel de straffer

genoemd

- B-25 J Laatste variant, te herkennen aan de bewapening achter zijkanten. Zowel als bommenwerper als straffer gebouwd.

Ook is het toestel als PBJ-ID aan de marine geleverd.

De Mitchell is door vele landen operationeel gebruikt: uiteraard door de Amerikaanse luchtmacht en Marine, maar ook door Engeland.

Andere gebruikers waren : de Nederlandse luchtmacht (Squadron 320 in Engeland en Squadron 18 in Australië), Russische luchtmacht, Vrije Franse luchtmacht en de luchtmachten van Australië, Canada, China en Brazilië.

De Mitchell heeft in alle oorlogsgebieden gevlogen en voldeed uitzonderlijk goed. Tegenwoordig zijn er nog vele luchtwaardige Mitchells waaronder "onze" B-25 Mitchell van de Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht (KLuHV) bijgenaamd 'Sarinah'. Ook het RedBull team heeft een luchtwaardige Mitchell.

Technische gegevens:

B-25J

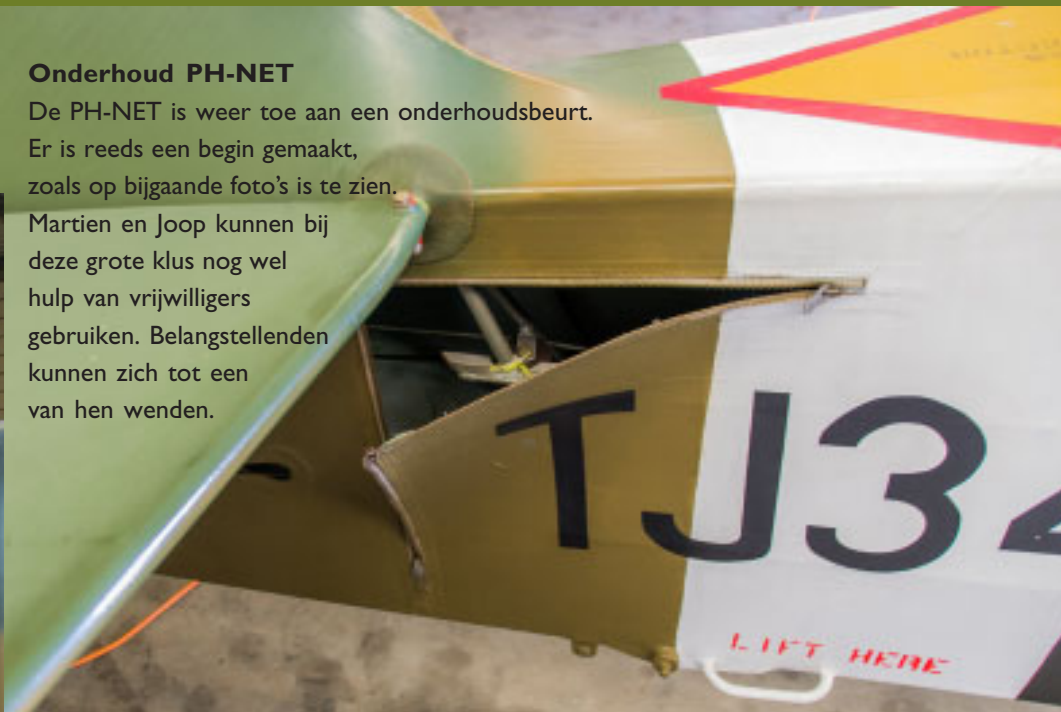
Motoren: 2 Wright Cyclone R-2600-29 welke 1850 pk leveren
Maximum snelheid: 275 mph. Normale kruissnelheid 200 mph
Maximale actieradius 1275 miles en 5,4 uur vliegen.

Onderhoud PH-NET

De PH-NET is weer toe aan een onderhoudsbeurt.

Er is reeds een begin gemaakt, zoals op bijgaande foto's is te zien.

Martien en Joop kunnen bij deze grote klus nog wel hulp van vrijwilligers gebruiken. Belangstellenden kunnen zich tot een van hen wenden.





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



WOUTERS
BELASTINGADVIES
fiscale en financiële diensten
www.woutersadvies.nl



FRAANJE
aannemingsbedrijf
www.fraanje.com



**Accountants- en
Adviesgroep Rijkse**
www.aar.nl



Luchtreclame
06 114 89 999



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



KAMPS
STRAAL-EN INDUSTRIËLE SPUITWERKEN
www.kampsstraalbedrijf.nl



hefmatic
www.hefmatic.nl



THE GREATEST TEAM  *IN THE WORLD!*
IF YOU ARE 18 AND LESS THAN 18 CALL FOR INFORMATION AT ANY
AAF EXAMINING BOARD OR U. S. ARMY RECRUITING STATION



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