

Tweemaandelijks nieuwsblad van de
Stichting Wings to Victory
mei 2015 nr. 49

Tijdens de vlucht naar Kapelle hebben we
van de gelegenheid gebruik gemaakt om
een foto te maken van de Franse
begraafplaats te Kapelle.

Hier liggen ruim 200 militairen begraven
die strijd geleverd hebben in de meidagen
van 1940, maar ook liggen er meerdere
Franse vliegeniers begraven die in de
oorlog in Zeeland omgekomen zijn.

De foto is gemaakt vanuit de PH-NET.
John Krussse was de fotograaf, zittend op
de waarnemerplaats van de Taylorcraft.

www.wingstovictory.nl
info@wingstovictory.nl



AIRMAIL 49

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, 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
Sopwith Camel	10
Crashes Zeeland Deel 39	12
Museumstuk	14
Oorlogsherinneringen	16
Air Sea Rescue	19



De eerste activiteiten hebben inmiddels weer plaats gevonden. Het onderhoud van de PH-NET is afgerond en heeft de 1^e vlucht gemaakt naar Kapelle voor stichting Vitality.

Op 13 juni zullen we ruim vertegenwoordigd zijn op het evenement van Vliegend Museum Seppe.

Naast de vliegtuigen zal er met een aantal vrijwilligers een opstelling gemaakt worden met voertuigen en allerlei voorwerpen uit WO2.

Zaterdag 27 juni wordt er een vrijwilliger wervingsdag georganiseerd.

Op deze dag is het museum open en zijn er vrijwilligers aanwezig om te vertellen van hun werk.

De bedoeling is om zo nieuwe vrijwilligers te werven voor onze stichting en voor de bouw van een luchtwaardig vliegtuig.

Wings to Victory zal namelijk medewerking verlenen aan de bouw van een replica van een Sopwith Camel.

Nieuwsgierig geworden? Kom dan zeker eens kijken!

Volop activiteiten dus!

Veel leesplezier.

Martien van Dijk

- | | |
|-----------------|---|
| 30 mei | Museum geopend van 13:00-16:30 vliegveld Midden Zeeland |
| 13 juni | Zeeuwse Veteranendag Middelburg |
| 13 juni | Wings to Victory Memorial Flight 25 jaar Vliegend Museum Seppe Seppe |
| 7 en 8 augustus | De Zeeuwse Luchtvaartdagen vliegveld Midden Zeeland |
| 19 september | Herdenking begraafplaats Steenberg W/C Guy Gibson & S/L Jim Warwick Steenberg |
| 3 november | Herdenking begraafplaats Zoutelande P/O MacLeod Zoutelande |
| 11 november | "Poppy Day" Zeeland |





* **In maart zijn Martien, Joost en Nico** naar Oostwolde geweest om materiaal op te halen, dat te zijner tijd in ons museum een plaats kan krijgen.

Er is een deel van een BMW 801 bij. (de motor van de Focke Wulf 190 A, B en C, maar ook wel op andere vliegtuigen gebruikt)

Wij hadden een Allison V1710 mee, volgens zeggen van een Lockheed P38 Lightning die bij Kapelle gecrasht is. Of dat zo is, moeten we uitzoeken. Mocht dat niet zo zijn, dan komen er behalve andere Lightnings ook P40's, vroege Mustangs en mogelijk A36's in beeld.

De steromotor is waarschijnlijk een Bristol Mercury, maar het kan ook een Bristol Pegasus zijn. Het verschil zit in de slag van de zuigers; dat moeten we opmeten. Beide motoren zijn in grote aantallen geproduceerd en op een hele lijst van vliegtuigen gebruikt, zowel Nederlandse (Fokker, Koolhoven) als Engelse. Verder twee wielpoten (nog onbekend), een motorsteun (waarschijnlijk P38), en een stuk motorbeplating (Hawker Tempest of Typhoon). Mogelijk helpt het encyclopedisch geheugen van Martien bij de determinatie.

* **Periodiek onderhoud Auster**

In de weken 20 en 21 hebben vrijwilligers geassisteerd bij het periodieke onderhoud van de Taylorcraft AOP Mk4-Auster. Zoals bekend staat dit originele vliegtuig uit WOII ons ter beschikking en maakt deel uit van de Wings to Victory Memorial Flight. Een belangrijke kostenpost bij dit soort werkzaamheden is de post Manuren. De hulp van een drietal vrijwilligers levert dan ook een welkome besparing op deze post. Martien van Dijk en Joop van Weele zien de inschakeling van vrijwilligers bij dit soort klussen dan ook voor herhaling vatbaar. De deelnemers hebben de activiteit als nuttig en gezellig ervaren, terwijl ook het werk voor iedereen leerzaam was.



* **27 juni: Vrijwilliger wervingsdag** voor Wings to Victory. Binnenkort meer informatie op de website.

* **Op 23 mei heeft Wings to Victory** voor stichting Vitality in samenwerking met Vliegend Museum Seppe het luchtprogramma verzorgd. Bij dit evenement werd herdacht dat het 75 jaar geleden is dat er bij Kapelle zware strijd gestreden is bij de poging de Duitsers tegen te houden. Vooral franse soldaten zijn hierbij omgekomen. Velen liggen begraven op de Franse begraafplaats te Kapelle.



Meerdere musea en stichtingen, die allen aangesloten zijn bij de samenwerkende oorlogsmusea onder de naam Stichting Slag om de Schelde, waren bij dit evenement betrokken. Boven Kapelle waren, naast de Wings to Victory Memorial Flight met de PH-NET en de PH-UCS, ook een tweetal DeHavilland Tigermoth vliegtuigen actief.

* **Zaterdag 23 mei is door familieleden** van Lt van Steenberg (die op 10 mei 1940 boven Zeeland werd neergeschoten en overleed) een bezoek gebracht aan ons museum.

Diverse medewerkers van Wings to Victory waren hierbij aanwezig en hebben de familie hartelijk ontvangen. De vorig jaar ontvangen persoonlijke spullen van Lt van Steenberg waren in een speciale opstelling te bekijken. Indrukwekkend om te zien hoe ons werk gewaardeerd wordt! Tevens werden er vluchten georganiseerd voor onze bezoekers.

* **Op 5 mei hebben medewerkers** van Wings to Victory een dropping uitgevoerd boven 5 Zuid-Hollandse plaatsen ter herinnering aan de voedseldroppings in 1945.

Vanwege de stormachtige wind kon dit niet met de PH-NET uitgevoerd worden, maar werd gevlogen met een Cessna 182. Het vliegtuig was hiertoe geheel volgestouwd met kleine witte broodjes.

De jaarlijkse prijsdropping van Wings to Victory met de beertjes aan een parachute werd vanwege de wind afgelast.

* **Op 2 mei is voor de stichting WO2GO** een flyby uitgevoerd boven Flakkee en Voorne Putten.

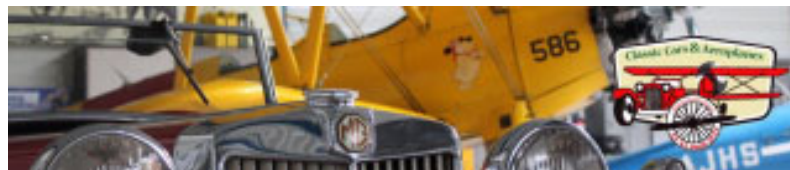
Onze vrienden van het Vliegend Museum Seppe hebben deze FlybyVerzorgd.

Een fraaie formatie met de Boeing Stearman voorop, gevolgd door een tweetal DeHavilland Tigermoth vliegtuigen en als laatste twee Piper Cubs.

Waar vindt u nog zo een fraaie collectie historische vliegtuigen die ook nog eens het formatievliegen beheersen?

Deze vliegtuigen staan in het Vliegend Museum op vliegveld Seppe.

Dit jaar bestaat het museum 25 jaar. Er zijn gedurende het hele jaar allerlei activiteiten.



* **Stichting Zeeuwse Veteranendag**

Het logo van Wings to Victory is opgenomen in de lijst van sponsors van de Stichting Zeeuwse Veteranendag.

Voor meer informatie:

<http://www.zeeuwseveteranendag.org>



* Bezoek van Group 617

Op 7 mei 2015 ontvingen we drie leden van Group 617 uit Boverton (UK). Deze groep stelt zich ten doel de herinnering aan de Dambusters en in het bijzonder WC Guy Gibson levend te houden.

Russ Kately, Philip Blackmore en Geoff Horton bezochten de plaatsen in Nederland die nauw verbonden zijn met het RAF Squadron 617.

Onder het genot van een kop koffie werd de kennismaking met vooral Russ Kately hernieuwd, die aanwezig was bij de 70-jarige herdenking van de crash van Guy Gibson in Steenberghe. Daarna werd ons museum bezocht. De collectie maakte grote indruk en vooral de speciale vitrine die aan de Dambusters is gewijd. De bijeenkomst werd afgesloten met een fotosessie.

Wings to Victory heeft er enkele goede vrienden bij gekregen vanuit de gemeenschappelijke belangstelling voor de heldedaden van het RAF Squadron 617.



* Presentatie aan Rotary cirkel

Wings to Victory heeft bij name van onze voorzitter Martien van Dijk een succesvolle presentatie (beeld en geluid) verzorgd op 18 mei 2015 in de studio van Skypictures, onze buurman op Vliegveld Midden Zeeland.

Martien gaf eerst een uitgebreide toelichting op de activiteiten en op de betekenis van Wings to Victory, gevolgd door indrukwekkende historische beelden van de verrichtingen van Bomber Command.

Opnieuw heeft Martien hiermee een bijdrage geleverd omtrent de bewustwording van het oorlogsgeweld en de enorme verliezen aan mensenlevens van zowel de vliegtuigbemanningen als burger in de doelgebieden.



Wings to Victory gaat vliegtuig bouwen! Helpers gezocht!

De stichting Wings to Victory gaat een vliegtuig bouwproject starten. De stichting is gevraagd om medewerking te verlenen aan het bouwen van een 1:1 replica van een 1e wereldoorlog vliegtuig, een Sopwith Camel. De Sopwith Camel is zonder twijfel het meest bekende Engelse jachtvliegtuig uit wereldoorlog I. Met dit vliegtuig, een eenpersoons tweedekker jachtvliegtuig werden de meeste overwinningen behaald op de Duitse vijand.

De reden voor de bouw van deze replica is het feit dat het op 22 december 2016, precies 100 jaar geleden is dat dit vliegtuig voor het eerst het luchtruim koos. Het is dan ook de bedoeling dat het vliegtuig op deze datum het Zeeuwse luchtruim kiest. Naast het 100 jarige jubileum is het ook een eerbetoon aan alle geallieerde vliegers uit de periode 1914-1918. Tevens wordt in de periode 2014- 2018, 100 jaar na dato, stil gestaan bij de vele slachtoffers uit wereldoorlog I. Voor Wings to Victory een passend project, om naast het gedenken van de vliegeniers uit wereldoorlog 2 ook een vergelijkbaar eerbetoon te maken naar de vliegers uit wereldoorlog I. Diverse medewerkers van Wings to Victory zijn bevoegd om een dergelijk project naar een luchtwaardige status te begeleiden.

De Sopwith Camel heeft zelfs een link met Zeeland. Ondanks dat Nederland neutraal was in de 1e wereldoorlog, landden er

meerdere vliegtuigen uit diverse landen op Zeeuws grondgebied. Al deze vliegtuigen werden in beslag genomen en toegevoegd aan de Nederlandse Luchtmacht. Deze bestond dan ook uit een variëteit van vliegtuigen. Zo landde er op 7 oktober 1918 een Sopwith Camel te Groede, Zeeuws-Vlaanderen. Deze Camel met serienummer E1537 werd geïnterneerd als S226 van de Nederlandse Luchtmacht.

De stichting zoekt vrijwilligers die mee willen helpen aan de bouw van dit vliegtuig. Er is behoefte aan vrijwilligers op allerlei vlak. U hoeft zeker geen vliegtuigtechnische kennis te bezitten. Enthousiasme is genoeg. Voor iedereen is er wel iets te doen. Voor meer informatie kunt U contact opnemen met de stichting Wings to Victory:

Tel: 0624595112 Email: info@wingstovictory.nl

Wilt u het allemaal eerst eens komen bekijken? Ook dat kan.

Op zaterdag 27 juni 2015 (van 13:00 tot 16:30 uur) kunt u kennis maken met de mensen van Wings to Victory en het project komen bekijken.



Technische gegevens van de Sopwith Camel:

Land van herkomst:	Groot Brittannië
Fabrikant:	Sopwith Aviation Company
Type:	Jachtvliegtuig
Datum eerste vlucht:	22 december 1916
Datum in dienst:	Mei 1917
Aantal gebouwd:	5734
Motor(en):	Bentley BR.1, 150 hp Le Rhône Rotary x 1, 110 hp Clerget 9B, 9 cylinder, air cooled rotary, 130 hp Clerget 9Bf, 9 cylinder, air cooled rotary 140 hp
Spanwijdte:	28 ft 1
Lengte:	8ft8in
Hoogte:	8ft6in
Leeg gewicht:	889 lb

Max.gewicht:	1,422 lb
Max Snelheid:	118 mph
Plafond:	19,000 ft
Vliegduur:	2.5 hours
Bemanning:	1
Bewapening:	2 Vickers .303 machine guns (F.I) Vickers .303 and 1 Lewis .303 machine guns or 2 Lewis .303 machine guns (2F.I)



Sgt. Arthur
Harry Figg
RCAF †

In de nacht van 29 op 30 augustus 1941 voerden de bommenwerpers van Bomber Command in totaal 242 sorties uit naar de steden Frankfurt en Mannheim. Eerstgenoemde stad werd aangevlogen door een aanvalsmacht van 143 vliegtuigen maar het slechte weer verhinderde een accuraat bombarderen van de spoorwegen en de havengebieden zodat van een concentratie geen sprake was.



Sgt. John Grassom †

Ook was er sprake van zeer zware verliezen! Zeven toestellen (3 Whitley's, 1 Halifax, 3 Hampdens) gingen tijdens deze missie verloren. Mannheim was het doel van 94 Wellingtons maar ook hier was slechts sprake van wijdverspreide explosies en geen enkele concentratie. Drie vliegtuigen gingen tijdens de uitvoering van de missie verloren waarvan twee in het Zeeuwse luchtruim.



Een daarvan was de Wellington Mk. IC (R1213) van No. 103 squadron. Deze was om 20.31 uur opgestegen van Elsham Wolds en werd omstreeks 23.00 uur door bliksem getroffen, waarna de machine neerstortte nabij de Valkenisseweg bij Rilland-Bath. Vier van de zes bemanningsleden kwamen om het leven en zij werden op 2 september op de Noorder begraafplaats te Vlissingen begraven.

Medio februari 1972 werden de resten van dit toestel – hoofdzakelijk een bommbay structure - door de Bergingsdienst van de Koninklijke Luchtmacht geborgen waarbij eveneens een tweetal 250 lbs brisant en enkele incendiaries werden veilig gesteld.

De bemanning bestond uit:

Plt. Off. William Robinson Oldfield POW
Sgt. Harry Dunn POW
Sgt. Gregory Percival Williams RAAF †
Sgt. Arthur Harry Figg RCAF †
Sgt. Hugh Alphonsus Kelly †
Sgt. John Grassom †

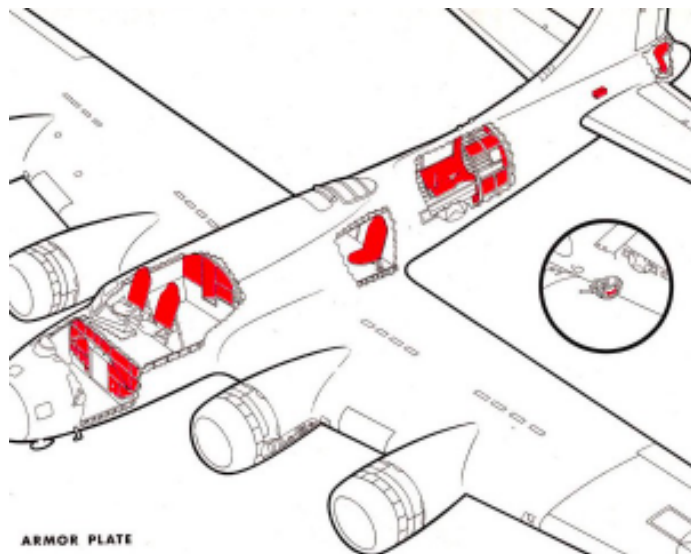
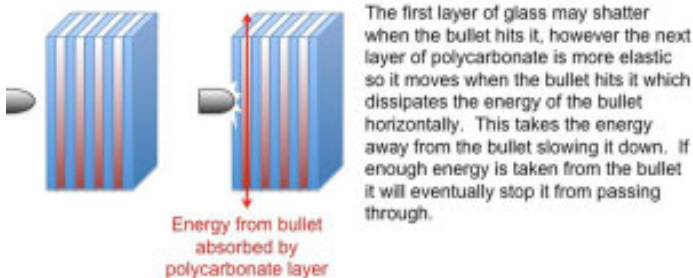
Onlangs ontvingen we foto's van Sgt Grassom en Sgt Figg (zie pag. 12). Meer informatie is te vinden in de database (29Aug. 1941 Rilland-Bath Vickers Wellington)



Deze keer een raam van een Amerikaanse bommenwerper, geborgen in Zeeland. Geen stuk perspex wat gebruikelijk was bij vliegtuigramen, maar een gelaagde ruit van glas. Het gelaagde raam diende als bescherming van de vliegeniers tegen kogels en granaatscherven.

De ruit van ruim 6 cm dik, is voorzien van meerdere lagen glas met daar tussen een meer elastische laag die energie van de kogel absorbeert.

Het was voor de vlieger een stukje van de weinige bepantsering die hem beschermde tegen kogels en scherven.



Nast diverse cockpitramen was het vliegtuig op verschillende plaatsen voorzien van (veel meer dan bij de Engelse bommenwerpers) stalen platen ter bescherming van de bemanningsleden.

Weliswaar beperkt want de bescherming ging tenslotte ten koste van het mee te nemen gewicht.

Op het geborgende deel zijn de lagen te zien en ook is een kogelinslag zichtbaar.

Een herinnering van Dhr Rosmolen, geboren in 1934 en woonachtig op Schouwen-Duiveland

Toen de massale luchtaanvallen op Duitsland begonnen in WO II, was ik 9 jaar. Het massale gedreun hoor ik nog steeds als ik er aan terugdenk.

's Morgens de Amerikaanse B17 's en de B 24 Liberators.

Ze vlogen hoog, banen van witte condensstrepen trekkend. Regelmatig probeerden Duitse jagers er zo veel mogelijk neer te halen, dat waren er maar betrekkelijk weinig, want de Spitfire's begeleiden de geallieerde vliegtuigen nog boven Schouwen-Duiveland. Later waren er ook de snelle Mustangs, de P 51, ze konden de vliegtuigen tot ver boven Duitsland begeleiden. Regelmatig gebeurde het dat ze slaags raakten met een



Messerschmidt of een Focke Wulf, ze wierpen dan de "droptanks" af om wendbaarder te zijn. Wij probeerden dan natuurlijk zo 'n tank te pakken te krijgen, want je kon er een mooie kano van maken. Helaas zat er in het nabijgelegen Viane

een Duitse groep die altijd veel sneller ter plaatse was en het niet op prijs stelde als je in de buurt kwam. Doordat de Amerikanen hun .50 boordwapens regelmatig gebruikten, lagen er her en der veel lege .50 hulzen, die we zo veel mogelijk verzameldden.

Aan het eind van de dag als de Amerikanen terugkwamen zaten er altijd wel een paar bij die scheef hangend op 2 motoren toch de "White

cliffs of Dover” te halen, helaas werden ze boven de duinen en de vele Flak 37 meestal neergeschoten. Overigens stond er bij Viane (in het oosten van Schouwen-Duiveland, in de buurt van Oosterland en Ouwkerk) ook een Flak 37 kanon.

Bij helder weer keek ik door de verrekijker van mijn vader, die tot 25 x vergrootte naar de vliegtuigen, die schitterden in het zonlicht. Je kon dan de boordschutters zien zitten. Je besepte als kind al dat je naar een zo totaal andere wereld keek waar je geen voorstelling van kon maken. Later wierpen ze ook hele pakken zilverpapier (papieren strookjes, met Al folie bekleed) uit, heel smalle tot 5 cm brede. Van de buurjongen hoorden we dat dit was om de Duitse Radar te verstoren. (overigens gebruikten de Duitsers het woord “Radar” niet) Een Duitse officier vertelde mijn vader eens dat ze “Impuls-Echo ferbeobagtings geräte” hadden om vijandige vliegtuigen al vroeg waar te nemen.

Af en toe kwam er wel eens zo’n groot vliegtuig naar beneden, ze probeerden dan een buiklanding te maken, wat in enkele gevallen is gelukt. Een buurjongen, die vliegtuigmonteur op “De Schelde” in Vlissingen was, maar bij Nieuwerkerk in Duiveland woonde, kreeg opdracht van de Duitsers bij de Schelde (veelal vakofficieren) om de berging van de wrakken te regelen. Hij haalde voor zichzelf daar eerst veel bruikbare spullen uit. Onder andere een groen gespoten 2-takt benzine aggregaat met een 28

Volt dynamo van een paar kW. We hoorden dat deze een zender in één van de vliegtuigen voedde die de Duitse communicatie moest verstoren.

De buurjongen heeft op de Schelde een paar mooie cilindervormige walsen gedraaid en die met vertragingen op de motor van het aggregaat gemonteerd. Hij kwam daarmee bij ons thuis olie persen van “blauw maanzaad” (zaad uit papaverbollen). Door dit hele fijne zaad kon dit niet door een vijzel.

Als tegen de avond de Amerikaanse vliegtuigen terugkwamen, gebeurde het dat ze de Engelse Short Sterlings en de Lancasters tegen kwamen die aan hun nachtvlucht naar Duitsland begonnen. Het dreunde met tussenpozen dag-en nacht door. Dikwijls hoorde je ’s nachts de boordkanonnen van de Duitse nachtjagers, als je dan keek zag je soms een vuurbal van een getroffen Engels vliegtuig.

Later werd wel eens tegen me gezegd, “Ach daar wen je toch wel aan?” Nee, daar wende je nooit aan, hoewel het zich boven je afspeelde, was je er als kind al van bewust wat er gebeurde. Je probeerde je in te beelden hoe het moest zijn als je zelf in zo’n vliegtuig zou zitten met een grote kans nooit meer terug te keren.

Dit zijn mijn herinneringen aan deze luchtvloten.

Soms is het niet alleen stom geluk

(Dit verhaal is bevestigd in Elmer Bendiner's boek, "The Fall of Fortresses")

Elmer Bendiner was een navigator in een B-17 tijdens WW II. Hij vertelde het volgende verhaal van een bommenraid over Kassel (Duitsland) en het onverwachte gevolg van een voltreffer in de brandstoftanks.

“Onze B17, de Tondelayo, kwam onder vuur van Duits flak afweergeschut. Dat was op zich niets ongewoons, maar deze keer werden onze brandstoftanks geraakt. Later, toen ik het wonder overdacht van een 20mm granaat die onze brandstoftanks doorboorde, zonder een explosie te veroorzaken, vertelde onze piloot Bohn Fawkes dat het nog niet zo simpel lag. De volgende morgen na de missie was Bohn namelijk naar de crew chief gegaan om de granaat op te vragen, als aandenken aan het ongelooflijke geluk. De crew chief vertelde Bohn dat er niet 1, maar 11 granaten waren gevonden in de brandstoftanks! 11 Onontplofte granaten, terwijl 1 al voldoende was om hun gehele kist op te blazen. Het was alsof er een pad door de zee voor ons was gemaakt. Een wonder, dacht ik. Zelfs na 35 jaar nog, zo geweldig geraakt was ik door deze ervaring. Vooral toen ik de rest van het verhaal hoorde van Bohn. Hem was verteld dat de granaten aan wapenexperts waren gegeven om ze onschadelijk te

maken. De wapenexperts vertelden hem dat de inlichtingendienst ze daarna hadden opgehaald. Ze konden hem op dat moment niet vertellen waarom, maar Bohn vond uiteindelijk het antwoord. Toen de wapenexperts de granaten hadden ontmanteld, vonden ze geen explosieve lading. Ze waren brandschoon van binnen, en dus geheel schadeloos. Leeg?? Nee, niet allemaal! 1 Granaat was ‘geladen’ met een zorgvuldig opgerold stukje papier. Daarop stond wat in het Tjechisch gekrabbeld. De inlichtingendienst zocht toen naarstig iemand die Tjechisch kon lezen. Uiteindelijk vonden ze iemand die het briefje kon ontcijferen. Het resultaat verbijsterde ons. Vertaald uit het Tjechisch stond er op het briefje:

“Dit is alles wat we kunnen doen voor jullie. Joodse slavenarbeid gebruiken is nooit een goed idee.”

(met dank aan Dirk van Os voor het doorsturen van dit verhaal)



AIR SEA RESCUE IN ZEELAND

Recentelijk ontvingen we een vraag vanuit Engeland om informatie over de RAF Air Sea Resque(ASR). De unit die zoveel betekend heeft voor o.a. het terugbrengen van vliegeniers die op het water geland waren. De vraag is of deze unit ook van de haven van Vlissingen gebruik gemaakt heeft?

De ASR is in ieder geval zeker tijdelijk in Zeeland gestationeerd geweest. Dit na de bevrijding van Zeeland.

Via Cor Heijkoop werden de volgende foto's ontvangen die genomen zijn in de haven van Terneuzen.

Wie meer informatie en/of foto's heeft van de Engelse ASR in Zeeland kan dit doorgeven aan Wings to Victory.





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



WOUTERS
BELASTINGADVIES
fiscale en financiële diensten
www.woutersadvies.nl



FRAANJE
aannemingsbedrijf



AAR | Accountants- en
Adviesgroep Rijkse |
www.aar.nl



Luchtreclame
06 114 89 999



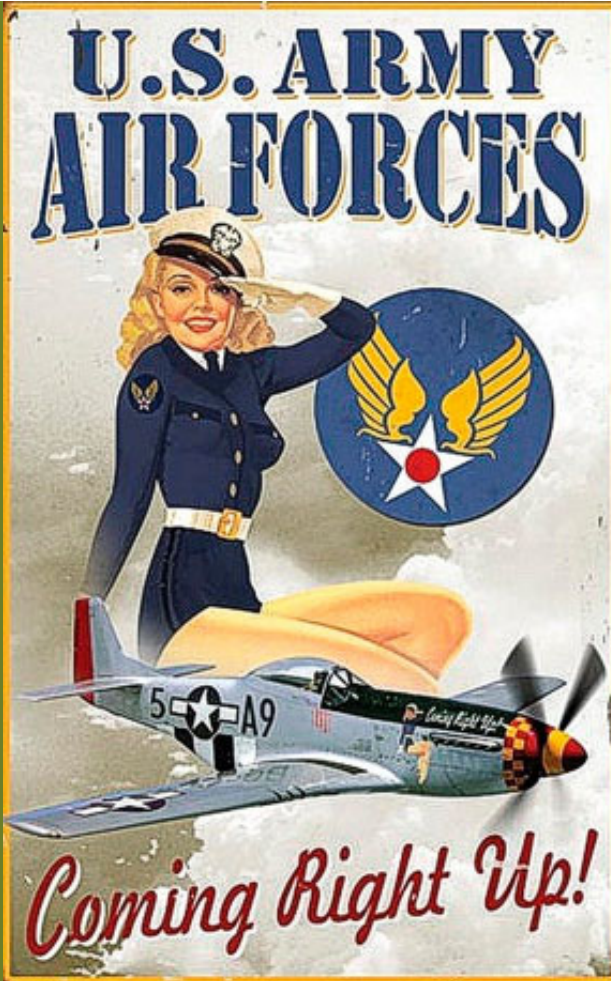
Antiquariaat
Neeven - v.d. Laan
AVIATION & WAR BOOKS
www.aviation-warbooks.nl



KAMPS
STRAAL- EN INDUSTRIËLE SPROETWERKEN
Schraaierweg 83
4801 HT Havelteoord
t: 0113-540206
e: info@kampsraalbedrijf.nl
www.kampsraalbedrijf.nl



hefmatic
www.hefmatic.nl



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