

Tweemaandelijks nieuwsblad van de  
Stichting Wings to Victory  
januari 2016  
nr. 53

De “Little Friend” P-47 Thunderbolt

Zie ook het artikel “Little friends van  
Wings to Victory” op pagina 6 en 7

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



# AIRMAIL 53



**Stichting Wings to Victory**

Postadres:

Westweg 30

4413EG Krabbendijke

Tel: 0113-503372

Web: [www.wingstovictory.nl](http://www.wingstovictory.nl)Mail: [info@wingstovictory.nl](mailto:info@wingstovictory.nl)**Bezoekadres:**

Calandweg Vliegveld Midden Zeeland

te 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
Little Friends	6
Crashes Zeeland Deel 41/Vervolg	8
Museumstuk	10
Dotkadata.com	12
Signalement	14
Nieuwjaarsreceptie 2016	18

Het eerste nummer van 2016.

Dit jaar bestaat de stichting 10 jaar. De komende Airmails willen we hier aandacht aan geven.

Binnenkort wordt gestart met de uitbreiding van het museum. Hierop hebben we lang gewacht.

We houden U van de ontwikkelingen op de hoogte.

De voorbereidingen zijn begonnen voor de Zeeuwse

Luchtvaartdagen. Deze worden gehouden op 5 en 6 augustus.

De komende tijd worden de vliegtuigen weer onder handen genomen. Goed onderhoud is immers noodzakelijk voor de oude dames.

Het voorjaar komt weer in zicht en meerdere activiteiten worden voorbereid.

De bouw van de Camel vordert gestaag en zullen dit laten zien op de ZLD.

Wij hebben er zin in. We hopen U ook.

Wilt U mee helpen, meldt U dan aan.

U bent van harte welkom!

*Martien van Dijk*

18 februari	Lezing door Chris Lorraine; vlieger van de enige luchtwaardige Nederlandse Spitfire <i>vliegveld Midden Zeeland</i>
27 februari	Museum geopend van 13:00-16:30 <i>vliegveld Midden Zeeland</i>
26 maart	Museum geopend van 13:00-17:00 <i>vliegveld Midden Zeeland</i>
12 mei	Herdenking Monument Lancaster Krabbendijke <i>Krabbendijke</i>
11 juni	Wings to Victory Memorial Flight Zeeuwse Veteranendag Middelburg <i>Middelburg</i>
5 en 6 augustus	De Zeeuwse Luchtvaartdagen <i>vliegveld Midden Zeeland</i>
10 september	Wings to Victory Memorial Flight Tholen 650 jaar stadsrechten <i>Tholen</i>
19 september	Herdenking Steenbergens graven Gibson & Warwick Steenbergens <i>begraafplaats</i>
3 november	Herdenking Zoutelande <i>begraafplaats Zoutelande</i>
11 november	"Poppy Day" <i>Zeeland</i>

\* **De lezing van 14 januari** met als onderwerp “What took the RAF man to war” werd goed bezocht. Het restaurant was geheel gevuld. De lezing gaf een blik in het persoonlijke leven van de RAF vliegenier. We zijn blij dat er nog steeds ruime belangstelling bestaat voor het doel van onze stichting. Voor ons een stimulans om door te gaan met dit dankbare werk.



\* **Dit jaar bestaat de stichting Wings to Victory 10 jaar.** Veel is er bereikt, veel kunnen we nog doen om het nobele doel van de stichting nog meer aanzien te geven. Wij gaan ervoor en U kunt meehelpen! De komende Airmails laten we zien wat we al bereikt hebben en wat de toekomstplannen zijn.

\* **18 februari 2016 lezing** over de enige Nederlandse Spitfire door Chris Lorraine. Chris Lorraine is oud Luchtmachtvlieger en vlieger van de enige luchtwaardige Nederlandse Spitfire; over de geschiedenis, selectie, opleiding en ervaringen van de afgelopen 5 jaar. Een interessante lezing over de (vlieg)ervaringen van dit unieke toestel. Aangevuld met filmmateriaal over de Spitfire en met Spitfire-onderdelen uit het museum.

Locatie: restaurant vliegveld Midden Zeeland



Aanvang: 19:45  
Entree: E 5,00

“Waar de PH-NET al niet voor gebruikt werd”



*Met burgemeester Walda; burgemeester van een van de gemeenten, die eigenaar was van de NET*



*Waddenvliegtuig in de 50<sup>er</sup> jaren*



## LITTLE FRIENDS VAN WINGS TO VICTORY

Tijdens WO II vormden honderden bommenwerpers een missie om fabrieken, spoorlijnen, vliegvelden en andere strategische doelen in vijandelijk gebied te vernietigen. Door het grote aantal en de beperkte wendbaarheid van de vliegtuigen waren dit kwetsbare operaties, die zo goed mogelijk werden beschermd

door meevliegende jachtvliegtuigen. Deze “little friends” probeerden vijandelijke aanvallen af te slaan zodat de bommenwerpers hun lange tocht naar het doelgebied en de weg terug konden voltooien.

Wings to Victory krijgt in de loop van april van dit jaar de



beschikking over de ruimte van het oude restaurant van Vliegveld Midden Zeeland. Dit biedt ons de gelegenheid om de waardevolle collectie van objecten uit de luchtoorlog boven Zeeland op aantrekkelijke wijze te presenteren. Om die ruimte geschikt te maken voor onze exposities zijn enkele ingrijpende bouwkundige en technische aanpassingen nodig, waarvoor in eerste instantie ongeveer € 40.000,= nodig is.

Evenals de bommenwerpers van destijds kan Wings to Victory niet op eigen houtje deze missie volbrengen. Ook wij hebben hiervoor ondersteuning nodig van "little friends". Onder deze noemer doen wij een beroep op velen, die met een donatie van €100,= - of meer - helpen om onze plannen te verwezenlijken. Zoals ook tijdens WO II de little friends in ere werden gehouden, zal Wings to Victory zich erkentelijk betonen tegenover haar little friends. Destijds werden de resultaten van missies bijgehouden op een scorebord. Op een kopie daarvan - dat een plaats krijgt in ons nieuwe museum - zullen de namen van onze little friends worden vermeld.

Wings to Victory is een ANBI-stichting, zodat giften door bedrijven zowel als particulieren van de belasting kunnen worden afgetrokken. Donaties kunnen worden overgemaakt op rekening NL10 RABO 0128 7643 68 ten name van Stichting Wings to Victory onder uitdrukkelijke vermelding van **little friends**.



### **Onderstaande brief met vertaling in het Nederlands is een vervolg op het verhaal over Crashes in de Airmail 52 Hij is geschreven in 1990 door Olbinsky en is gericht aan Swift.**

20 December 1990

Beste Harry,

Dank voor de souvenirs van de réunie van de 384<sup>th</sup> [groep]. Ik was erg blij om dat te ontvangen. Het was interessant om al die namen te lezen van die andere bemanningen in de groep. Ik herinner mij er zoveel. Het frist ook mijn geheugen op over hoe de 384<sup>th</sup> werd gevormd.

Ik wist dat we ons laat aansloten bij de groep. Feitelijk herinner ik mij zelfs dat wij een van de laatste bemanningen waren, die de groep compleet maakte.

De foto van de B17 die je me zond was gelijk aan de onze, maar het nummer 23220 stond niet op ons toestel. Ons toestelnummer was 23230. Ik weet dat nog goed. En als verder bewijs sluit ik een kopie van een foto van ons vieren bij, jij, ik, Grandpre en Turner, die iemand genomen heeft (waarschijnlijk een van onze bemanning). Let op het nummer op ons [richtings]roer. Op de laatste dag dat we een oefenmissie vlogen (waarschijnlijk twee dagen voor de echte missie) vlogen we ons eigen toestel, #23230. De oefenmissie hield een hele tijd formatievliegen in en bommen laten vallen in de Wash (een grote ondiepe baai aan de oostkust van Engeland). Op de terugweg naar onze basis werd een van onze reddingsvloten, die bovenop de romp boven de vleugel bevestigd was, spontaan met lucht gevuld. Het vlot barstte los van het compartiment en

werd tegen het rechter hoogteroer aangeblazen. Het hing daar voor een paar seconden, maakte zichzelf los maar niet nadat het 't hoogteroer dusdanig beschadigd had, dat het toestel niet meer luchtwaardig was. Met als gevolg dat ons eigen toestel niet meer beschikbaar was voor onze eerste missie.

In plaats daarvan kregen we een van de beesten van de werkplaats. Ik herinner mij dat twee [van de vier] motoren niet genoeg power ontwikkelden en dat we goede gronden hadden om de missie af te breken en zelfs om niet te starten. Maar ik wist ook dat deze eerste missie een makkie was, niet erg diep in vijandelijk gebied en dat de kans dat tenminste één van onze 24 missies met succes afgesloten zou worden, goed was. Dus ik koos ervoor om toch maar te gaan. Het toestel was een k-machine om te vliegen, zoals je je wel zult herinneren. Het was moeilijk om in dichte formatie te blijven met die twee slechte motoren. Ik geloof niet dat als we ons eigen toestel hadden gehad, de zaken anders gelopen waren. We waren nooit zover van de formatie, dat de jagers ons uitgekikt hadden om alleen die reden. Ik denk dat we, ongelukkigerwijze, een willekeurige treffer in onze #2 motor kregen van een jager en dat het verlies aan vermogen (nadat we de propellor in de vaanstand hadden gezet) de reden was dat we helemaal achter bleven bij de groep en daarna een makkelijke prooi werden voor alle jagers.

Het beste voor jou en de vrouwen,  
Grace en Obie



# CRASHES IN ZEELAND WO2: DEEL 41/VERVOLG

December 20, 1990

Dear Harry,

Thanks for the memorabilia about the 384th reunion. I was very happy to receive it. It was interesting reading all those names of other crews in the group. I remember so many of them. It also revived my memory of how the 384th was formed. I knew we were late comers to the group. In fact, I even remember we were one of the last crews to complete the group.

The picture of the B17 you sent me was identical to ours but the number 23220 was not our airplane. Our airplane number was 23230. I remember that well. And for further proof I enclose a copy of a picture somebody took (probably by one of our crew) of the four of us, you, me, GrandPre and Turner. Notice the number on our rudder.

On the last day that we flew a practice mission (probably two days before our real mission) we flew our own plane, #23230. The practice mission had us fly formation for quite a while and to drop bombs in the Wash (a large shallow bay on the east coast of England). On the way back to our base one of our life rafts, located on top of the fuselage above the wing, spontaneously inflated, burst from its compartment and was blown into our right horizontal stabilizer. It hung there for a few seconds then detached itself but not before damaging the stabilizer enough to make the airplane non-airworthy. So as a consequence our personal airplane was not available on our first mission. Instead, we got one of the beasts from the repair shops. I remember two of the engines wouldn't develop enough power and we had good grounds for aborting the mission and not even taking off. But I also knew that this first mission was a milk-run, not very deep into enemy territory and the chance of at least one of our 24 missions successfully being completed would be good. So I elected to go anyway. The aircraft was a b---h to handle, as you may remember. It was hard to stay in close formation with those two bad engines. I don't believe that if we had had our own aircraft things would have turned out differently. We were never that far out of formation for the fighters to single us out for that reason alone. I think we, unfortunately, received a random hit in our #2 engine from a fighter and the loss of power (after we feathered it) caused us to fall way back from the group and thereafter became easy prey for all the fighters.

The Best to You and Yours,

*Grace & Olive*



cockpit B-17



Vierde van links RJ Olbinski, 1<sup>e</sup> piloot, uiterst rechts Swift, 2<sup>e</sup> piloot.

Deze keer de zogenaamde “Pilot Notes” van een Rolls Royce Griffon motor.

“Pilot Notes” zijn boekjes met daarin de informatie over het gebruik van het vliegtuig of informatie over de motor van een vliegtuig. De Griffon motor werd later in de oorlog gebruikt o.a. in de Spitfire en leverde meer vermogen dan de originele Rolls Royce Merlin motor.

Dit boekje behoorde toe aan de Engelandvaarder Rijklof van Goens. Deze Nederlander vloog voor de RAF, maar werd in de

buurt van Dover neergeschoten, waarschijnlijk door eigen vuur.

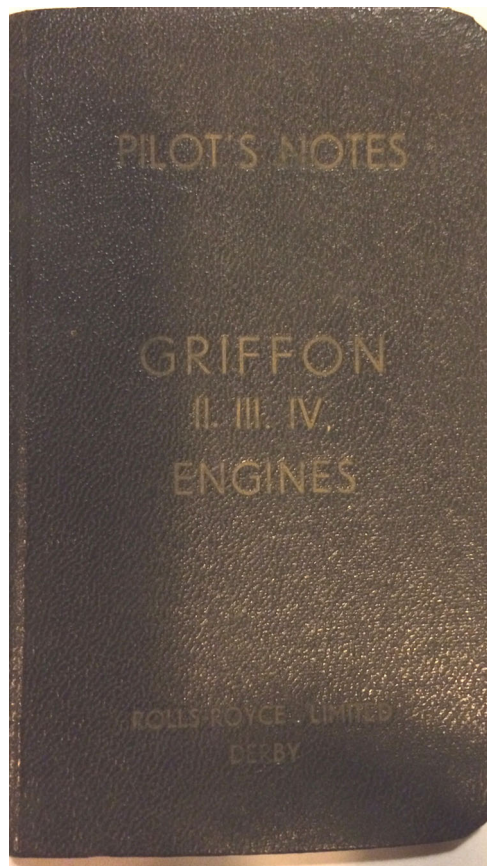
Zijn lichaam werd nooit terug gevonden!

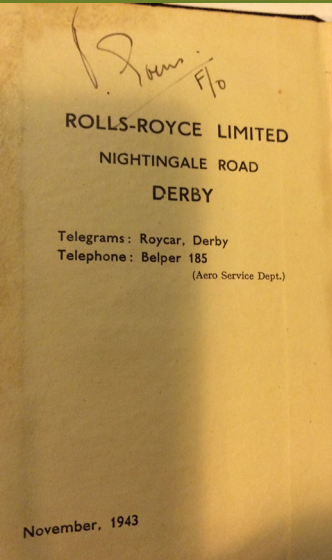
De boekjes zijn te bekijken in het museum.



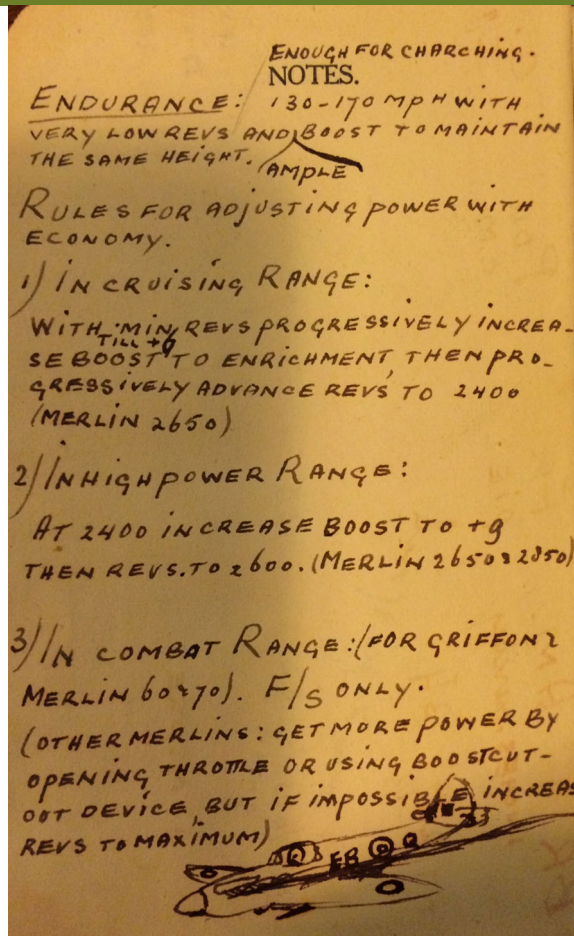
*F/O Rijklof van Goens  
Bron: Peter Huender  
en familie-archief  
Steen, via Rob Phillips*

*Pilot Notes van de RR Griffon*

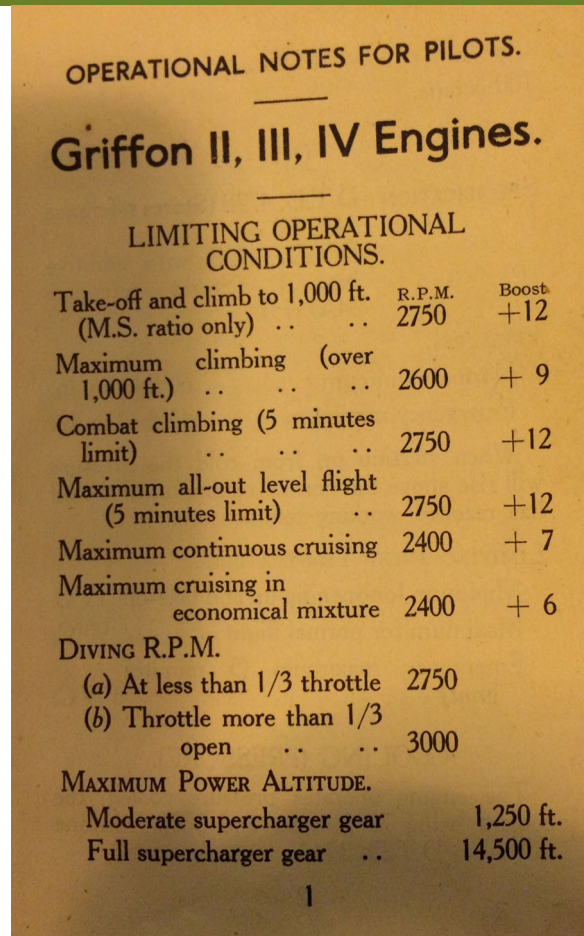




De handtekening van F/O Rijklof van Goens in het boekje



Aantekeningen gemaakt door F/O Rijklof van Goens.



Motorinformatie uit de Griffon Pilot Notes

Op de website <http://www.dotkadata.com/> zijn sinds een aantal jaren honderdduizenden luchtfoto's te vinden. Recentelijk een keer gezocht in deze collectie om te kijken of er vliegtuigen te zien zijn die in Zeeland tijdens de tweede wereldoorlog neergekomen zijn. Deze keer gezocht naar de Lancaster crash te Krabbendijke. Met een zoekopdracht "Krabbendijke", kan je snel de foto's vinden van deze locatie. De Lancaster crash vond plaats in de nacht van 11 op 12 mei 1944. Van Krabbendijke zijn foto's gemaakt in augustus en oktober 1944, maar ook op 13 mei 1944. Eén dag na de crash dus en hierop moest de crashlocatie te vinden zijn. Dit was dan ook het geval. De Lancaster JB409 is met de bommenlast aan boord ontploft. Een dijk werd gedeeltelijk weggeslagen en een grote krater in de weg. Op de foto is deze krater redelijk te zien. De foto's op de website zijn klein en daar kan je niet veel mee. De foto kan digitaal aangekocht worden. Een groot bestand kost al gauw € 50,00. Niet goedkoop dus, maar het is bijzonder interessant om bekende plaatsen te bekijken hoe deze erbij lagen in de oorlog, maar vooral het terugvinden van een exacte locatie van een vliegtuig ongeval. Er zijn foto's te vinden waarop vliegtuigen te zien zijn. De foto van Krabbendijke heeft een grootte van 15MB waardoor er redelijk ingezoomd kan worden. Op de site staan vele duizenden foto's die boven Zeeland gemaakt zijn. Deze foto's zijn gemaakt in voorbereiding op de bevrijding van deze gebieden. Op de foto staat ook welke groep

en welk squadron deze gemaakt heeft.

In dit geval 7th group USAF 27th Photographic Squadron. Zij vlogen o.a. met de Engelse Spitfire voorzien van de Amerikaanse tekens.



De Spitfire was afkomstig van de vliegbasis Mount Farm, Oxfordshire met het USAF Station number 234.

Deze groep heeft meer dan 3 miljoen foto's gemaakt in het kader van de bevrijding van het vasteland.


U moet zeker eens een avondje hieraan spenderen!

Dotka Originals | Luchtfoto: x

https://originals.dotkadata.com/#!&extent%5Bsouth%5D=51.426847622379675&extent%5Bwest%5D=4.0986991882324

## Luchtfoto Krabbendijke 1944


Product	Aantal	Prijs (excl. BTW)
Download High-res Or ▾	1	€ 46,00
--Kies een product-- ▾		

Opslaan in winkelmand 

### Informatie

jaar	1944
datum	13-05-1944
bestand	US 7GR-1468_4134
bron	Kadaster WOII Luchtfoto's
sortiërnummer	US 7GR-1468
Doos Nr	874A
fotonummer	4134
provincie	Zeeland
gemeente	Reimerswaal
plaats	Krabbendijke
Dotka ID code	421024

Meer foto's in deze reeks



© Dotka Data BV / Kadaster 2015  
US 7GR-1468\_4134

14/09



De Havilland DH98 Mosquito

De Havilland is de fabrikant van bekende vliegtuigen als Tiger Moth en Chipmunk. Uit onze bijna eindeloze collectie modellen wordt deze keer een ander, zeer bekend vliegtuig van De Havilland nader belicht: de Mosquito. Een unieke en uiterst succesvolle jachtbommenwerper, nachtjager en verkenningsvliegtuig. Het innovatieve De Havilland had aanzienlijke ervaring met de bouw van snelle tweemotorige, houten toestellen opgedaan met het ontwerp van het DH Comet racevliegtuig uit begin jaren 30, welke

in 1934 de luchtrace van Engeland naar Australië won. Daarnaast had de firma het prachtig gestroomlijnde vooroorlogse Albatross passagiersvliegtuig gebouwd. Het Mosquito ontwerp

putte uit deze ervaringen en werd in 1938 op eigen initiatief opgestart. Het aerodynamische ontwerp zou aangedreven moeten worden door de onovertroffen Rolls Royce Merlin motor en men hoopte dat het snel genoeg zou zijn om vijandelijke jagers achter zich te laten. Daarom zou de Mosquito niet over defensieve bewapening als geschutskoepels en boordschutters hoeven te beschikken. Het concept stond lijnrecht tegenover de indertijd gangbare ontwerpfilosofie. Het was een absoluut radicaal ontwerp en ondervond veel tegenstand bij de oude,



conservatieve school binnen het Britse ministerie van Luchtvaart. Vanwege de geheel houten constructie ook wel het “Wooden Wonder” genoemd. Daardoor was het een relatief licht vliegtuig, wat zich direct vertaalde in een hoge snelheid. Bovendien zorgde de houten constructie er voor dat het vliegtuig niet of nauwelijks zichtbaar was op de Duitse radar. Hij blonk vanaf het begin direct uit als snelle bommenwerper op lage hoogte en genoot een licht snelheidsvoordeel



ten opzichte van de excellente Fw 190 jager van de Luftwaffe. Mosquito bommenwerpers onderscheidden zich vooral met (spectaculaire) precisie aanvallen op specifieke doelen in bezet Europa. Denk bijvoorbeeld aan

de raid op de Philips fabriek in Eindhoven in dec 1942. Ook bij de ontwikkeling en inzet van de ‘stuiterbom’ speelde de Mosquito een belangrijke rol. Verschillende modellen bestreken uiteindelijk het grootste deel van bezet Europa en voerden van zowel geringe als grote hoogte precisiebombardementen uit, fungeerden als verkenners en doelaanwijzers (Pathfinders) voor de zware bommenwerpers van de RAF en wierpen zeemijnen af. Op den duur kreeg de Mosquito steun bij zijn werk van een technologische innovatie; een navigatiehulpmiddel





met de codenaam 'Oboe' dat heel nuttig voor precisiemissies bleek te zijn. De grootste bom die door de Mosquito werd meegevoerd woog 1814 kg, waarvoor een rompmodificatie was vereist om het bommenruim te verdiepen. Latere versies hadden Merlin motoren met een tweetraps-compressor, die de prestaties op grote hoogte aanmerkelijk verbeterden. Aparte maar verwante modellen waren de Mosquito jagers. Vroege jagers voerden een formidabel voorwaarts vurend geschut van 4 7.7 mm mitrailleurs in de neus en 4 20 mm kanonnen onder in de voorromp. Hun voorruit en entree verschilden van die van de bommenwerpers. Vrijwel terstond werd de potentie van de Mosquito als nachtjager herkend. Met de installatie van de AI (Airborne Interception) radar ontwikkelde het toestel zich tot een van de belangrijkste nachtjagers van WO II. Het schijnt zelfs, dat de Mosquito de Duitse nachtjagerverliezen dermate verhoogde, dat Duitse piloten twee overwinningen kregen toegekend voor het neerhalen van één Mosquito. In totaal werden er 7781 Mosquito's gebouwd, de laatste eind 1950. Er waren 43 verschillende versies en de laatste RAF Mosquito's werden eind 1955 op non-actief gesteld. 17 Mosquito's zijn tussen '42 en '45 neergekomen in Zeeland, waarvan de meeste in zee.

## Specificaties - De Havilland DH98 Mosquito B.Mk.IV


Spanwijdte	16,51 m
Lengte	12,43 m
Max. gewicht	10.152 kg

Topsnelheid	620 km/h
Max. vlieghoogte	9449 m
Vliegbereik	1963 km
Bewapening	Max. bommenlast van 907 kg of 1814 kg met rompmodificatie voor dieper bommenruim (andere versies hadden ook mitrailleurs en/of kanonnen in de neus)
Motor	2 Rolls-Royce Merlin 21 V12, 1230 pk elk
Bemanning	2



## Beelden van een geanimeerde nieuwjaarsreceptie





**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



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




**KAMPS**  
STRAAL-EN INDUSTRIËLE SPUITWERKEN

- Stalen van metaal, hout en glas
- Droogspuiten
- Turbostralen
- Schoonspuiten
- Poedercoaten
- Elektrisch sputten
- Allesspuiten
- Licht ondersteund airless (alrma)
- Hoog rendement pneumatisch spuit
- Polyurea Hot Spray

Schouwersweg 82  
4451 HT Heinkenszand  
t: 0113-568206  
f: 0113-562621  
e: info@kampsstraalbedrijf.nl  
www.kampsstraalbedrijf.nl



**Luchtreclame**  
06 114 89 999



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



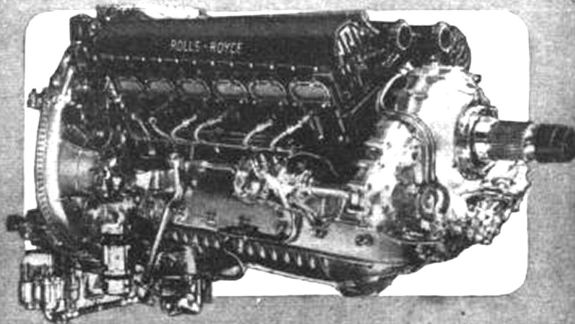
**hefmatic**  
www.hefmatic.nl



# ROLLS-ROYCE

"MERLIN" "GRIFPON"

THE WORLD'S PREMIER LIQUID COOLED  
AERO ENGINES



IN THE SERVICE OF THE ALLIED GOVERNMENTS  
FOR OPERATIONAL AND TRANSPORT AIRCRAFT  
LIGHT NAVAL CRAFT  
TANKS



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