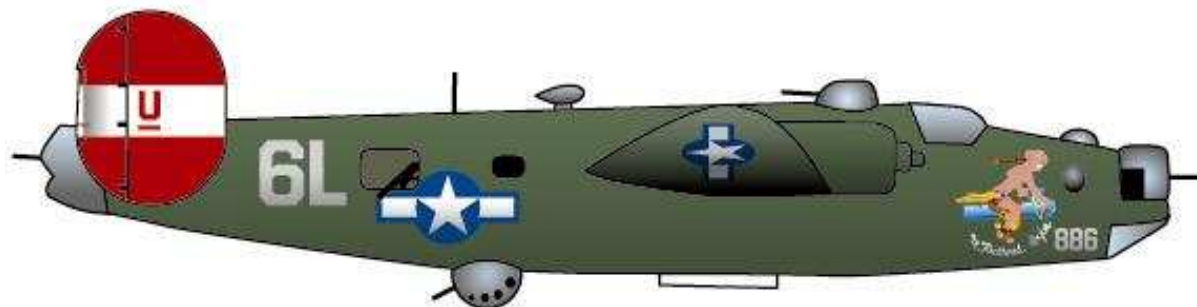


✪ De B24 Liberator ✪



| | |
|------------------------------|--|
| Naam: | No Feathered Injun (later onofficieel: Feathered Injun) |
| Soort toestel: | Boeing B24H Liberator |
| Leger: | USAAF (United States of America Air Force) |
| Luchtmacht: | 8 th AF (Air Force) |
| Bombgroep: | 392 nd (heavy) Bombardment Group (4 squadrons) |
| Commander: | Col. Lorin L. Johnson (21 Juni 1944 tot 27 Mei 1945) |
| Code: | U-bar (<u>U</u>) |
| Call ltr: | 6L – U |
| Bombardment squadron: | 579 th Bombardment Squadron (heavy) |
| Geleend van: | 466 th Bombardment Group |
| Toestelnummer: | 886 |
| Serienummer: | 42-94886 |
| Missies: | Ongeveer 60 |
| Datum van vertrek: | 18 september 1944 rond 10:15 |
| Plaats van vertrek: | RAF Wendling, GB |
| Datum van crash: | 18 september 1944 rond 17:30 |
| Plaats van de crash: | Heinkenszand, de Poel, NL |
| | |
| Spanwijdte: | 33.5 m |
| Motoren: | 4x R1830 Pratt & Whitney motoren van elk 1185 pk |
| Max. snelheid: | 250 Kts. |
| Kruissnelheid: | 185 Kts. |
| Plafond: | 28000 feet |
| Bereik: | 1825 mile |
| Bommenlast: | Max 6.000 kg |
| Bewapening: | 10 stuks .50 (12.7 mm) M2 Browning mitrailleurs |
| Geschutskoepels: | Top Turret, Nose Turret, Tail Turret en de Sperryball Turret. |
| Max. startgewicht | 32.000 kg |
| Missie op 18-09-1944: | Mission #169 Holland Supply DZ |



Bijzonderheden van een B24:

Volgens sommige piloten was de B24 een chagrijnig, onbehouwen, tochtig en meedogenloos stuk vreten dat moeilijk te besturen was in formatie. Het was een groot, zwaar en log toestel. Er was geen enkele stuurbekekrachtiging en het vliegen van een B24 vergde veel spierkracht. De toestellen waren duidelijk ontworpen om de uitrusting een goede plek te geven en niet voor enig comfort of veiligheid voor de bemanning.

Kou: De wind kwam overal naar binnen, door de openstaande rompschutters-luiken, door de wielopeningen en door luiken van het bommenruim die niet voorzien waren met tochtstrippen. Het was dan ook zeer koud als het toestel opsteeg naar grote hoogte. Op een hoogte van 8000 m varieerde de temperatuur van -17 tot -56 graden onder nul. Alleen de cockpit had kachels, maar die waren meestal kapot of verwijderd omdat de buizen voor de brandstoftoevoer te veel gevaar opleverden. Daarom droegen de bemanningsleden elektrisch verhitte pakken (de voorloper van de elektrische deken), wanten en sloffen. Omdat deze vaak uitvielen, was het aan te raden om hier altijd zware onhandige vliegpakken en laarzen overheen te dragen om bevriezing te voorkomen.

Druk en zuurstof: De luchtdruk in het toestel werd niet geregeld. De zuurstof voor de bemanning werd aangevoerd door hun zuurstofmaskers die aangesloten waren op zuurstofflessen. De toevoer werd vaak gecontroleerd. Meer dan eens kwam het voor dat men niet had gemerkt dat een koepelschutter, die tamelijk geïsoleerd was van de rest van de bemanning, na landing gestikt bleek te zijn door een defect in het zuurstofsysteem.

Lawaai: Er was geen enkele geluidsisolatie aan boord. Hierdoor was het in het toestel een oorverdovende herrie, veroorzaakt door de propellers, de motors en de luchtverplaatsing. Ook de koptelefoons en de helmflappen konden hier niets tegen aanrichten. Een bijkomend

voordeel was dat de bemanning niet snel bang werd door vijandige beschietingen: die hoorden ze pas als ze er vlak bij waren.

Stank: Er hing vooral in het begin van een vlucht een stank van brandstof en er gebeurde niet zelden ongelukken met gaslekken. De manschappen mochten pas roken als de gassen waren weggetrokken door de tocht.

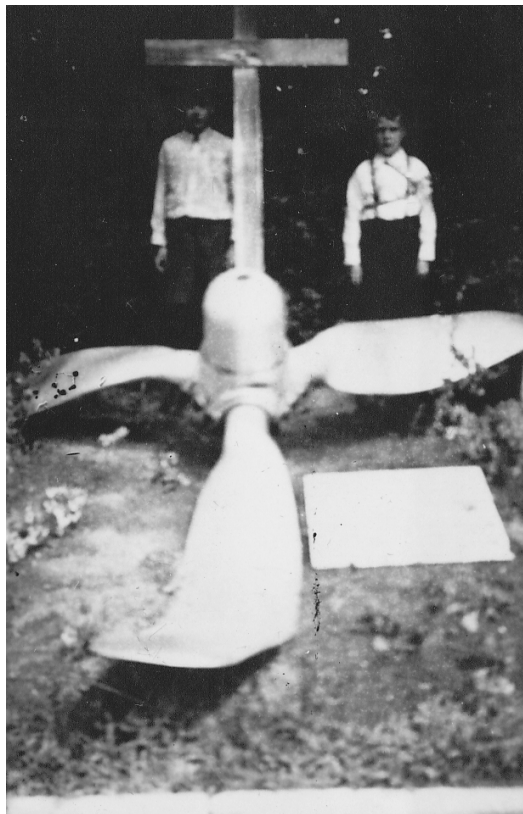
Instappen: De B24 had geen echte deuren. De bemanning kon op drie manieren instappen:

- 1) Door de luiken in het bommenruim.
- 2) De bombardier en de nosegunner konden naar binnen door de opening van het neuswiel.
- 3) Er was ook nog een luik aan de achterkant van het toestel voor de tailgunner.

Veiligheid: Alleen de piloot en de co-piloot hadden een veiligheidsriem.

De vier propellers:

* Een van de propellers werd op het graf van Kieras en Yensho in Heinkenszand geplaatst.



* Als dank voor zijn inzet kreeg Piet van den Dries een propeller van de B24. Deze heeft jaren lang in zijn tuin gelegen op de Westsingel 181a in Goes. Na de sloop van dit huis werd de propeller vermoedelijk afgevoerd naar de sloop.



* Bij de boerderij De Westhof zijn twee propellers te zien, samen met drie 50 M2 Browning mitrailleurs.



* Een van de propellers ging vermoedelijk naar een pand aan de Kwekerijweg, vlakbij Baarsdorp, van de heer Iwaarden.

* In 1987 vond Jan van Huuksloot een van de propellers van de B24 op een diepte van twee meter in de boomgaard van de heer Van 't Westeinde. Deze propeller met diverse foto's staat tentoongesteld in het gebouw van de havendienst op het vliegveld Midden Zeeland.

Als dank voor zijn inzet kreeg Ko van 't Westeinde drie .50 M2 Browning mitrailleurs. De wapens werden ontklaargemaakt, tegen elkaar gezet om plaats van de crash te markeren. Later

werden en in de schuur bewaard. Daar heb ik ze nog gezien, samen met mijn opa Piet van den Dries en mijn broer Peter. Ko kreeg van Lt. Sulkowski ook een Colt 45 revolver.

