

Failed to return: De Havilland Mosquito DZ 360

Herman de Putter, 2013.

Tijdens de oorlogsjaren 1940 - 1945 vond boven Zeeland een hevige luchtstrijd plaats. Diverse vliegtuigen werden tijdens deze strijd neergeschoten waarbij vele bemanningen om het leven kwamen. In Oost Zeeuws-Vlaanderen stortten circa 40 toestellen, zowel Duitse als Geallieerde, neer. Op 22 december 1942 stortte te Axel een Brits vliegtuig neer waarbij beide bemanningsleden om het leven kwamen. Deze crash heeft weinig aandacht gekregen en vrijwel niemand weet meer van deze gebeurtenis af. De crash vond plaats op de boerderij van mijn schoonfamilie en slechts toevallig kreeg ik het verhaal hierover te horen van mijn ooms. Nieuwsgierig geworden probeerde ik meer te weten te komen over wie de bemanningsleden waren en waarom het vliegtuig daar crashte. Als startpunt maakte ik dankbaar gebruik van de gegevens die door de stichting Wings to Victory op hun website gepubliceerd¹. Zij hebben inmiddels een uitgebreide database opgebouwd van alle vliegtuig crashes die in Zeeland tijdens de tweede wereldoorlog plaatsvonden. Deze database geeft informatie over welk vliegtuig betrokken was in de crash, de bemanningsleden en de eenheid waarvoor ze vlogen en ook waardoor het vliegtuig crashte. Het vliegtuig was een Mosquito B IV bommenwerper van 105 Squadron met als bemanning Fl/Sgt. Joseph Edmond Cloutier en Sgt. Albert Cecil Foxley. Tijdens de speurtocht naar meer informatie over de bemanningsleden en het squadron waarvoor ze vlogen werd er contact gelegd met de familie van Cecil Foxley. In mei 2013 vond een ontmoeting te Axel plaats tussen Gordon Foxley, broer van Cecil, en zijn zonen Ian en Andrew en kleinzoon Freddy Foxley en de familie Bakker. Diverse foto's en het logboek van Cecil werd door de familie Foxley ook ter beschikking gesteld voor het schrijven van de geschiedenis rondom de crash. Familieleden van Joseph Cloutier konden tot op heden niet getraceerd worden.

Fl/Sgt. J. E. Cloutier zijn familie kwam oorspronkelijk uit het plaatsje Penetanguishene in Ontario in Canada maar woonden inmiddels in Toronto². Joseph had in 1941 op 24 jarige leeftijd als vrijwilliger dienst genomen bij de RCAF. Eerder was hij afgestudeerd aan de Western Technical Commercial School te Toronto waarna hij diverse baantjes had verricht, als laatst als hotel klerk in Canada House Hotel te Penetanguishene. Zijn training tot piloot volgde hij in Canada en op 15 juni 1942 arriveerde hij in Groot-Brittannië bij het 3 Personnel Reception Centre te Bournemouth. Voor zijn vertrek was hij op 31 december 1941 getrouwd met de 22 jarige Doris Robillard, die ook afkomstig was uit Penetanguishene.

Cecil Foxley nam op 5 mei 1938 als 18 jarige dienst bij de RAF kwam als rekrut bij het 611 Royal Auxiliary Air Force squadron te Speke terecht³. Na enige jaren als Aircraftman bij dit squadron gediend te hebben begon hij zijn opleiding tot observer (waarnemer/navigator)⁴. Hij volgde de opleiding in de Verenigde Staten van Amerika onder het zogenaamde ARNOLD programma en vervolgens van juni 1941 tot juni 1942 in Canada. Vanaf juli 1942 werden zowel Joseph als Cecil bij het 17 Operational Training Unit (O.T.U.) geplaatst. Deze eenheid was gespecialiseerd in het trainen van bemanningsleden voor het vliegen met een Bristol Blenheim, een lichte tweemotorige bommenwerper. Op 16 september werden Joseph en Cecil overgeplaatst naar 139 Squadron dat inmiddels met de moderne Mosquito B IV was uitgerust. Bij deze eenheid oefenden Joseph en Cecil met dit vliegtuig waarna ze bij 1655 Mosquito Training Unit (M.T.U.) verdere training met dit

¹ www.wingstovictory.nl, crash no. 217 met gegevens over de crash van de Mosquito DZ360 te Axel.

² J. E. Cloutier, R97434, Service record, Library and Archives Canada Personnel Records Archive: RG 24 25070.

³ Luchtmacht basis Speke is nu het John Lennon vliegveld van Liverpool.

⁴ A.C. Foxley, 811126, Service record, RAF Disclosures, Manning 22e2, Cranwell, United Kingdom.

vliegtuig kregen. Op 8 december werden ze naar 105 Squadron overgeplaatst⁵. Bij dit squadron voerden Joseph en Cecil nog zes oefenvluchten uit voordat ze op 22 december 1942 hun eerste gevechtmissie zouden vliegen⁶.

105 Squadron was het eerste squadron dat met Mosquito B IV vliegtuigen werd uitgerust. De geschiedenis van de Mosquito is een bijzonder verhaal. In 1938 had het ministerie van luchtvaart een tender uitgeschreven voor de ontwikkeling van een tweemotorige bommenwerper dat snel moest zijn, een grote bommenlast mee moest kunnen nemen en ook een groot bereik moest bezitten⁷. Volgens deze specificaties werd onder andere de AVRO Manchester ontworpen wat geen groot succes was. Al in 1942 werd het vliegtuig uit dienst genomen. De opvolger van de Manchester en was de beroemde zeer succesvolle viermotorige AVRO Lancaster. Ook vliegtuigconstructeur De Havilland had plannen ingediend voor de tender maar met een wel zeer onconventioneel ontwerp. De Havilland stelde voor om een tweemotorig vliegtuig van hout te construeren en ook nog eens zonder enige bewapening behalve de bommenlast. Alleen de motoren, landingsgestel, beweegbare delen zoals rolroeren en de vele schroeven en bouten waren van metaal. Het ministerie van luchtvaart was hiervan niet echt onder de indruk en pas na zwaar lobbyen werden in 1940 de eerste 50 exemplaren door de RAF besteld. Ondanks de vertraging in de productie die het uitbreken van de oorlog gaf was De Havilland in staat om al in 1941 een prototype gereed te hebben voor een testvlucht. Het was direct een doorslaggevend succes, het toestel haalde top snelheden die gelijk waren aan de snelheid van een Spitfire jachtvliegtuig. Vanaf november 1941 werd 105 Squadron met Mosquito B IV toestellen uitgerust. De Mosquito DZ 360 met radio code GB-A werd waarschijnlijk eind oktober of begin november 1942 aan 105 squadron geleverd. Met dit toestel werden door zowel 105 Squadron en 139 Squadron acht trainings- en gevechtmissies gevlogen⁸. Op 13 november werd het toestel voor het eerst in het operational record book van 105 squadron vermeld⁹. Het toestel werd toen ingezet bij een Air Sea Rescue missie waarbij gezocht werd naar twee Mosquito's van 105 squadron die niet teruggekeerd waren van een missie naar Vlissingen. Achteraf bleek dat deze beide toestellen allebei door Duitse FLAK neergehaald waren waarbij de bemanningsleden omkwamen¹⁰. Verdere missies met dit toestel werden op 16 november, 9, 13 en 20 december gevlogen naar doelen in Duitsland.

105 Squadron werd in 1938 opgericht toen de oorlogsdreiging duidelijk toenam. Het squadron had in de Eerste Wereldoorlog vanaf 1917 tot het opheffen in 1920 al een korte carrière gehad. In 1940 was het squadron als onderdeel van de Advanced Air Striking Force in Frankrijk gestationeerd en voerde met haar Fairey Battle vliegtuigen diverse aanvallen uit op de oprukkende Duitse troepen. Deze vliegtuigen waren echter geen partij voor de snelle Duitse jagers en het squadron leed dan ook zware verliezen. Bij terugkeer in Groot-Brittannië werd het squadron met Bristol Blenheim bommenwerpers uitgerust. Hiermee ondernam het squadron diverse aanvallen uit op de scheepvaart in de Noordzee, vliegvelden in bezet Europa en op andere tactische doelen. Het

⁵ Operational Record Book 105 Squadron, Summary of Events. National Archives AIR 27/826.

⁶ Logboek van Sgt. A.C. Foxley.

⁷ British Air Ministry Specification P13/36: tweemotorige middelzware bommenwerper, in staat om over een afstand van 5000 km een bommenlast van 1350 kg te vervoeren, in staat om een maximale bommenlast van 3600 te laden, een kruissnelheid van 440 km/uur op 4500 meter hoogte. Daarnaast moest het toestel in staat zijn als duikbommenwerper te fungeren, torpedoes af te werpen en troepen te vervoeren.

⁸ Sgt Chrysler en Sgt Der-Stepanian van 139 Squadron hebben diverse malen met Mosquito DZ 360 gevlogen.

⁹ Operational Record Book 105 Squadron. Operational records November. National Archives AIR 27/826.

¹⁰ Zie ook www.wingstovictory.nl, crash no. 198. In de PZC van 16-11-1942 wordt bericht dat op 13 november twee Bostons boven de Scheldemonding werden neergehaald.

squadron werd ook kortstondig ingezet in het Middellandse Zeegebied met als basis Malta vanwaar ze Italiaanse en Duitse scheepvaart bestookte. Vanaf augustus 1942 tot februari 1943 was Hughie Idwal Edwards (1914-1982) Wingcommander van het squadron. Hij was afkomstig uit West-Australië waarvan hij later ook enige jaren gouverneur was. Hem werd voor zijn leiding aan het squadron tijdens een raid met Bristol Blenheims naar de havens van Bremen het Victoria Cross verleend. Nadat het squadron met Mosquito's was uitgerust ondernam het gewaagde precisieaanvallen naar het vasteland. Zo werd samen met andere squadrons op 6 december 1942 een raid op de Philips fabriek te Eindhoven, codenaam Operation Oyster, uitgevoerd. De Stork fabriek te Hengelo was ook doelwit van 105 squadron. Daarnaast werd het Gestapo hoofdkwartier te Oslo bestookt door Mosquito's van dit squadron waardoor de daar gevangenen verzetsstrijders de kans kregen om te ontsnappen. De stikstof producerende fabriek te Sluis, de Compagnie Neerlandaise de l'Azote, was ook enige malen doel van 105 Squadron. De aanvallen werden grotendeels op lage hoogte uitgevoerd. Hierdoor waren de aanvallen weliswaar doeltreffend maar ook riskant. Diverse laagvliegende toestellen raakten nog al eens objecten zoals schoorstenen of elektriciteitsmasten waardoor ze crashten, vaak met fatale afloop. Vanaf 1942 tot aan het eind van de oorlog verloor het squadron in totaal 78 Mosquito's, waarvan 38% in Groot-Brittannië neerstortten, en kwamen 93 bemanningsleden om het leven.

Aanvaldoelen voor 22 december 1942 met Mosquito B IV van 105 Squadron, alle bewapend met 4 x 500 Lbs GP TD 11 sec bommen (Annexes to Operational Record Book 105 Squadron, AIR 27/830).

Number	Code	Pilot	Observer	Target		Time up	Time down	Result
DZ 360	GB-A	Sgt Cloutier	Sgt Foxley	Termonde	Engine sheds	15:52	-	Missing. Last seen encountering light Flak near Dunkirk.
DZ 407	GB-R	Sgt Dawson	Sgt Cox	Alost	Railway Jct	15:52	18:02	Target attacked at 16:14. Results unobserved. Starboard engine hit.
DK 302	GB-D	F/L Gordon	P/O Hayes	Malines	Railway Jct	15:52	17:44	Failed to locate primary target. Bombed engine sheds at town to be believed Gramont.
DZ 336	GB-P	Sgt Levy	Sgt Hogan	Rotenburg	Engine sheds	14:28	14:40	Technical failure: returned.
DZ 353	GB-E	S/L Ralston	F/L Clayton	Bremen	Railway Jct	14:28	18:14	3 bombs on large building at fork of junction at 16:41.
DZ 367	GB-J	P/O Bruce	F/O Reily	Buchholz	Engine sheds	14:40	14:59	Technical failure: returned.

Op 22 december 1942 om 15.30 stegen zes Mosquito B IV toestellen van Marham op. Marham is een RAF vliegbasis 50 km ten westen van Norwich en is nog steeds in gebruik door de RAF. Joseph en Cecil vlogen met de Mosquito DZ 360 met radio code GB-A naar het vasteland. Het weer in Groot-Brittannië was fris maar helder terwijl het weer in Axel minder mooi was. Op 22 december werd tenminste een neerslag van 2,5 mm waargenomen en was de maximum temperatuur in Vlissingen 8,8 °C¹¹. Er heerste een zwakke NNO wind die sinds de dag er voor krimpand was. De zes toestellen van 105 Squadron hadden allen verschillende missies, drie ervan hadden doelen toegewezen gekregen in noordwest Duitsland en drie hadden doelen in België toegewezen gekregen. Doelen voor Joseph Cloutier en Cecil Foxley waren de Scheldebrug en het spoorwegemplacement te

¹¹ KNMI gegevens van weerstation 310 Vlissingen en neerslagstation 745 Axel van 22 december 1942.

Dendermonde. Dendermonde was een belangrijk verkeersknooppunt halverwege Gent en Antwerpen, zo'n 30 km ten zuiden van Axel. Tot aan het moment dat het vliegtuig crashte te Axel is het echter gissen welke vliegroute Joseph en Cecil met hun Mosquito genomen hadden. Vermoedelijk begonnen de drie vliegtuigen met doelen in België, DZ 360, DZ 407 en DK 302, gezamenlijk aan de vlucht naar bezet Europa om bij het bereiken van de kustlijn hun eigen koers te volgen naar de diverse doelen. Bij Duinkerken begonnen voor Joseph en Cecil de problemen echter, een rapport van 105 Squadron geeft weer dat het toestel om 16.30 in hevige FLAK terecht was gekomen 2 mijlen ten oosten van Duinkerken. Dit bericht wijst er ook op dat in elk geval tot aan Duinkerken andere vliegtuigen in de buurt waren die de Mosquito in de FLAK zagen vliegen. Een kwartier later, om 16.45 maakte de Duitse Flakkomandeur te Vlissingen melding van een naderbij komende Boston uit richting 9 en koers zettend naar Westkapelle op Walcheren. Het vliegtuig zette onder beschieting, meer dan 200 granaten van 2 cm werden door de FLAK afgevuurd, de vlucht voort richting het oosten. Hoogstwaarschijnlijk betreft het hier de Mosquito van Joseph en Cecil want even later wordt door de Leichte Flak Abteilung 847 (Le. Flak Abt. 847) te Sluiskil ook het vuur geopend¹² terwijl er van aan de kust gestationeerde eenheden verder geen meldingen waren over binnenvliegende vijandelijke toestellen. Op basis van deze informatie lijkt het er op dat na de beschieting door FLAK bij Duinkerken de Mosquito eerst een route over de Noordzee evenwijdig aan de Belgische kust richting Walcheren gevolgd heeft om vervolgens in een oostelijke richting te vliegen. Wellicht dat de bemanningsleden eerst eventuele schade aan het toestel moesten opnemen en de opties om of terug te vliegen naar Marham of de missie verder door te zetten open wilden houden in plaats vanaf Duinkerken over bezet gebied een rechtstreekse route naar Dendermonde te nemen.

Omstreeks 16.45 openden volgens het rapport van de luchtbeschermingsdienst de FLAK batterijen van de Le. Flak Abt. 847 te Sluiskil het vuur met hun 2 en 3,7 cm geschut. Deze batterijen waren daar opgesteld om de stikstoffabriek te beschermen tegen luchtaanvallen. Hoewel kunstmest belangrijk is voor de landbouw is het niet echt een strategisch doelwit, maar de fabriek zou ook makkelijk naar de productie van salpeter een basisstof voor de productie van springstoffen kunnen omschakelen. Om die reden was de fabriek in mei 1940 al door de Duitsers gebombardeerd en was sinds juli 1942 acht keer doelwit van aanvallen door de RAF waarbij onder andere ook Mosquito's van 105 Squadron ingezet waren. Op 13 november 1942 vond de laatste aanval plaats waarbij de elektriciteitscentrale vernield werd. Al met al was de fabriek sinds het uitbreken van de oorlog in 1940 niet meer in bedrijf geweest en in februari 1943 gaven de Duitsers hun pogingen op om de fabriek weer in bedrijf te stellen¹³. Van de Le. Flak Abt. 847 stond 2 cm geschut in het dorp Sluiskil op het dak van de St. Antonius school opgesteld en op het fabrieksterrein zelf. In een weiland ten zuiden van de afsplitsing van het zijkanaal naar Axel en de fabriek was 3,7 cm FLAK opgesteld¹⁴. Andere eenheden van de Le. Flak Abt. 847 waren op Walcheren en Zuid-Beveland gestationeerd terwijl het hoofdkwartier te Goes gevestigd was.

Vanaf de Westerschelde monding lijkt de Mosquito rechtstreeks over Sluiskil via de Axelse Sassing naar Axel gevlogen te zijn. Het vliegtuig raasde met hoge snelheid laag over de Grote Kreek en kwam boven de Kleine Kreek terecht. Hier ging het mis, aan de rand van de Kleine Kreek stond een rij hoge populieren op het weiland van Aarnout Bakker. Het vliegtuig raakte de bomen waarbij circa 12

¹² Rond Sluiskil was luchtafweergeschut van de II en III/2./847 en de II/1./831 geplaatst ter verdediging van de fabrieken. Laatstgenoemde eenheid viel organiek onder de le. Flak Abt. 847.

¹³ Beauchez et al., 1979.

¹⁴ Einsatzkarte 712 I.D. stand 10.4.43 geeft deze posities van Flak in Sluiskil aan.

toppen afgerukt werden. Vervolgens crashte het toestel achter de schuur in de met wintertarwe ingezaaide akker. Janneke Bakker was met haar zeven kinderen in de leeftijd van 0 tot 7 jaar in huis, terwijl haar man Aarnout Bakker met paard en wagen onderweg naar huis was. Zijn vader Jan Bakker was in de schuur de koeien aan het melken. Door de crash raakte het vliegtuig het dak van de schuur zodanig dat diverse golfplaten vernield werden. Dit alles maakte zo'n kabaal dat Jan Bakker dacht dat de wereld verging. Een ander stuk, waarschijnlijk het staartstuk, raakte met zo'n geweld de "keete" van de boerderij dat die compleet vernield werd. Ongelooflijk genoeg waren er geen persoonlijke verliezen bij de familie Bakker, helaas kwamen beide bemanningsleden van het vliegtuig om het leven.

Niet veel arriveerde Dingenus van den Berg per motor samen met Dr. Boor op het zogenaamde "Plaatje" waar het vliegtuig neergekomen was. Dingenus was stadsarchitect van Axel en sinds 1937 ook onbezoldigd veldwachter en hoofd van de plaatselijke luchtbeschermingsdienst. Hiervoor kreeg hij een jaarlijkse vergoeding van 200 gulden. Bij aankomst op de plek van de crash constateerde hij dat er een enorme ravage was en lichtte direct de Ortskommandant van Terneuzen en Hulst in. De Ortskommandant kwam om 18.00 op de plek van het ongeluk aan en begon direct alle aanwezige papieren te verzamelen en zeker te stellen. Door de crash was het vliegtuig totaal vernield, maar lijkt niet in brand gevlogen te zijn. Wel werden jaren later nog kleine onderdelen op het land door de familie Bakker teruggevonden en was een gedeelte van het land door motorolie en brandstof zo verontreinigd dat jarenlang hier de gewassen slecht groeiden. Tegelijkertijd met Dingenus waren volgens zijn verslag ook een achttal marechaussee op de plek van de crash aangekomen. Het is onduidelijk waar deze vandaan kwamen. Tot aan de bezetting in 1940 waren er slechts vier marechaussees te Axel gestationeerd, maar deze waren naar Groot-Brittannië uitgeweken samen met de vrijwel complete eerste Divisie waartoe de brigade te Axel behoorde. Opvallend is ook dat Dingenus melding maakte van vijf niet ontplofte bommen terwijl de Mosquito slechts vier 500 pound bommen aan boord had. De aanwezige bommen werden als niet gevaarlijk aangemerkt en er werden alleen maar houten markeerbordjes bij de bommen geplaatst. Op 29 december werden de bommen door de Duitse genie onklaar gemaakt en door vier Nederlandse arbeiders afgevoerd die daarvoor een gevarentoeslag van 200 gulden per persoon kregen¹⁵. De lichamen van Joseph Cloutier en Cecil Foxley werden naar Vlissingen overgebracht waar ze op de Noorderbegraafplaats ter aarde werden besteld. Hoogstwaarschijnlijk werden ze met militaire eer begraven waarbij vermoedelijk een Rode Kruis vertegenwoordiger en de Seekommandant Südholland Kapt. z. See Mollman met een Duitse erewacht aanwezig waren¹⁶. Het duurde voor de families vrij lang voordat ze definitieve zekerheid kregen over het lot van Joseph en Cecil. De officiële RAF Casualty communiqués van oktober 1943 maken melding dat beiden mannen vermoedelijk omgekomen zijn (Presumed killed in action)¹⁷. Joseph zijn familie kreeg op 26 juli 1943 een bericht van de RCAF met de mededeling dat hij vermoedelijk om het leven is gekomen. Eerder werd bericht dat aangenomen werd dat hij vermoedelijk om het leven is gekomen. De familie Cloutier zou van hun gezin van twee zonen en een

¹⁵ Gemeentearchief Axel. Gedeponneerd Luchtbeschermingsarchief 1939 – 1945.

¹⁶ Hierover is echter verder geen documentatie. Op 4 augustus 1941 berichtte de PZC nog over de begrafenissen met militaire eer van Sqn/L. H.F. Thompson en F/Sgt. L.C. Williams die op 1 augustus 1941 gesneuveld waren. Hierna volgden in de PZC over teraardebestellingen van gesneuvelde vliegtuigbemanningen geen berichten meer.

¹⁷ Communiqués gepubliceerd in de Aviation History Magazine.

dochter nog een zoon verliezen. In 1944 komt William Blaise Cloutier om tijdens het vliegen van een missie naar Berlijn met een AVRO Lancaster voor 405 RCAF squadron¹⁸.

In april 1945 informeerde Cfn. C.A. Smith, die op Walcheren met de 101 A.A. brigade workshop R.E.M.E. gelegerd was, bij de burgermeester van Vlissingen of het graf van Cecil te bezoeken was¹⁹. Volgens zijn correspondentie was Cfn. C.A. Smith een goede vriend van Cecil. De burgermeester moest hem helaas meedelen dat de begraafplaats door de inundatie van Walcheren door de geallieerden in 1944 onder water staat. Als gevolg hiervan was het niet mogelijk om het graf te bezoeken. Direct na de oorlog bezochten Albert Hammond Foxley en Gordon Foxley, de vader en de broer van Cecil Foxley, zijn graf te Vlissingen en de plek waar zijn vliegtuig gecrasht was. In Axel ontmoetten ze Janneke en Aarnout Bakker waarbij de gemeentesecretaris van Axel, dhr. C. Smies als tolk optrad. Later in 2013 heeft Gordon samen met twee van zijn kinderen en een kleinkind het graf van Cecil weer bezocht. Ook hebben ze Axel bezocht, maar inmiddels is de boerderij en de plek waar de crash plaatsvond niet meer herkenbaar door de woningbouw ten zuiden van Axel tussen de Kanaalkade en de van Middelhovenstraat.

Twee jongemannen sneuvelden op hun eerste gevechtsmissie terwijl zij zich inzetten voor de bevrijding van Europa. Hoewel deze specifieke gebeurtenis weinig invloed heeft gehad op het verloop van de tweede wereldoorlog, werd de oorlog beslist door de inzet van vele jongemannen zoals Joseph en Cecil. Vele families hebben jaren in spanning gezeten over het lot van hun zonen, broers of mannen. De families van Joseph Cloutier en Albert Cecil Foxley zouden hun man, zoon en broer nooit meer terugzien. Elk jaar weer mogen we op 4 mei stilstaan bij hen die gevallen zijn voor onze vrijheid.

Dank ben ik verschuldigd aan mijn ooms dhr. A. Bakker en dhr. J. Bakker, die me het verhaal van de crash in eerste instantie vertelden. Daarnaast hebben dhr. J. Geensen en dhr. F. Dumez mij geholpen met diverse informatie dat het schrijven van dit verhaal mogelijk maakte. Tenslotte ben ik vooral de familie Foxley dankbaar voor het ter beschikking stellen van documentatie en foto materiaal.

Documentatie

Aviation History Magazine

Familie Bakker

Familie Foxley

Gemeentearchief Axel

Gemeentearchief Vlissingen

Library and Archives Canada Personnel Records Archive: RG 24 25070

Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag. Washington papers Toegang 400. LXXXIX AK. KTB en Anlagen 1942 – 1943.

RAF Disclosures, Manning 22e2, Cranwell, United Kingdom.

RAF Museum, London, United Kingdom.

The National Archives, Kew, Richmond, Surrey, United Kingdom: AIR 27/830 en AIR 27/826

Literatuur

Beauchez et al., 1979. Van Kiem tot Korrel

Bowman, M.W., 1997. de Havilland Mosquito.

¹⁸ Informatie op de website van de Canadese Luchtmacht (<http://Airforce.ca>); Communiqué gepubliceerd in Aviation History magazine, 30 maart 1944.

¹⁹ Gemeentearchief Vlissingen.

- Bowman, M.W., 1997. Mosquito bomber/fighter-bomber units 1942-45.
- Geensen, J., 2010. Luchtoorlog en Oost-Zeeuws-Vlaanderen. Bulletin van de oudheidkundige kring "De vier Ambachten" 29(1):10-13
- Guinn, G.S., 2007. The Arnold Scheme: British Flyboys, the American South and the Allies' daring plan.
- Houterman, J.H. en H. Sakkers, 1990. Atlantikwall in Zeeland en Vlaanderen gedurende opbouw en strijd 1942 – 1944.
- Hoyle, A., 2007. Biography of Sir Hughie Idwal Edwards. Australian Dictionary of Biography, National Centre of Biography, Australian National University, <http://adb.anu.edu.au/biography/edwards-sir-hughie-idwal-12455/text22401>, accessed 1 July 2013.
- Scott, S. R. , 1998. Mosquito Thunder: No.105 Squadron RAF at War, 1942 – 45.
- Wesseling, J., 1966. De geschiedenis van Axel.

Websites

- airforce.ca/awards
- www.cwgc.org
- www.iisg.nl/hpw/cpi.php
- www.knmi.nl
- www.krantenbankzeeland.nl
- www.mossie.org
- www.RAF.mod.uk
- www.Wikipedia.org
- De Havilland Company
- Mosquito
- 105 Squadron
- FLAK 30
- [www. WingstoVictory.nl](http://www.WingstoVictory.nl)