ALICE FROM DALLAS

DEEL 1: 17 AUGUSTUS 1943

De wiek van een vliegtuigpropeller.

In de collectie van de Genkse Heemkundige kring Heidebloemke bevindt zich de wiek van een vliegtuigpropeller. De wiek is afkomstig van een Amerikaanse B-17 bommenwerper. Het unieke is dat het verhaal van deze bommenwerper gekend is en dat dit ook deel uitmaakt van de boeiende Genkse oorlogsgeschiedenis. De bommenwerper in kwestie was B-17 "Alice from Dallas". Hier volgt het boeiende en dramatische verhaal van deze bommenwerper en zijn bemanning.

Propellerwiek Alice from Dallas

De B-17 Flying Fortress

De door Boeing ontwikkelde B-17 Flying Fortress (Vliegend Fort) was een 4-motorige zware bommenwerper die door de Amerikaanse luchtmacht vooral gebruikt werd voor strategische bombardementen. Hiervoor vlogen de bommenwerpers van op luchthavens in Groot-Brittannië in grote formaties van soms honderden toestellen richting Duitsland om daar met een echt bommentapijt een industrieel complex, een spoorwegknooppunt of zelfs een volledige stad plat te leggen. Het hoeft geen betoog dat het platbombarderen van woongebieden op zijn zachtst gezegd "controversieel" is. De B-17 had 10 bemanningsleden aan boord, had een spanwijdte van 31,60 meter, was 22,70 meter lang en 5,8 meter hoog. Het leeggewicht was 16,4 ton en het maximum gewicht 32,6 ton. Het toestel had 4 Wright R-1820-97 Cyclone turbosupercharged radiaalmotoren van ieder 1.220 pk. Het maximum vliegplafond was 10.850 meter en de topsnelheid 462 km/h. De actieradius was 2.980 km. (Dat wil zeggen dat men een doelwit kan bombarderen dat op 2.980 km van het start vliegveld ligt en dan nog kan terugkeren naar het vertrekpunt.) Voor de zelfverdediging beschikte het vliegtuig over 13 browning mitrailleurs van het kaliber .50 (12,7 mm). Naargelang de afstand kon men tussen de 2.000 en 3.600 kg aan bommen meenemen. Boven Europa werden de B-17's vooral gebruikt door de Amerikaanse 8ste Luchtmacht en dit voor bombardementen overdag.

17 augustus 1943: raid op Schweinfurt en Regensburg (Mission N° 84).

De geallieerden probeerden de Duitse oorlogsmachine te breken door onophoudelijke bombardementen op hun industrie, bevoorradingslijnen en de grote steden. De dubbele raid

op Schweinfurt en Regensburg op 17 agustus 1943 was zo een bombardementsmissie. De bedoeling van deze ambitieuze raid was om de Duitse luchtvaartindustrie een zware slag toe te brengen. Deze raid was een unieke bombardementsmissie omdat men gebruik maakte van twee aparte groepen bommenwerpers die ieder een eigen doelwit hadden. Een groep had als doelwit Schweinfurt, de andere groep als doelwit Regensburg. Tijdens wereldoorlog 2 was het zo dat de lichte en snelle jachtvliegtuigen de geallieerde bommenwerpers begeleidden om zo te beletten dat vijandelijke jachtvliegtuigen de bommenwerpers zouden neerschieten. Het grote probleem echter was dat het vliegbereik van de jachtvliegtuigen nog niet zo groot was dat ze mee konden vliegen tot aan het doelwit van de bommenwerpers. Deze laatste hadden een veel groter vliegbereik. Daarom keerden de jachtvliegtuigen (bijgenaamd "Little Friends") op een bepaald moment terug naar de vliegvelden in Groot-Brittannië. Deze lijn waarop men moest terugkeren lag ongeveer boven de stad Eupen. Vanaf dat moment stonden de bommenwerpers er alleen voor en konden ze enkel vertrouwen op hun boordwapens om de vijandelijke jagers af te houden. Om het deze vijandelijke jachtvliegtuigen moeilijk te maken en de nodige verwarring te stichten besloot men om twee afzonderlijke doelwitten aan te vallen. Op die manier moesten de Duitsers keuzes maken. Ofwel hun beschikbare jachtvliegtuigen opdelen ofwel één van beide groepen bommenwerpers aanvallen en de andere ongemoeid laten. Misson n° 84 viel bovendien nog op de verjaardag van de eerste dagraid van de US 8th Air Force. Regensburg was een belangrijk centrum voor de luchtvaartindustrie. De stad ligt in het oosten van de deelstaat Beieren aan de rivier de Donau. Het is een havenstad met vele scheepswerven en industrie. Hier was één van de fabrieken gevestigd waar de Messerschmitt Bf109 gebouwd werd. Schweinfurt ligt in het noordwesten van de deelstaat Beieren en het was hier dat er twee grote fabrieken voor kogellagers lagen. Kogellagers zijn nodig in zo wat ieder apparaat, motor en voertuig. Zonder kogellagers kon de Duitse oorlogsindustrie dus letterlijk niet meer draaien.

Het plan was eigenlijk simpel. De groep die Regensburg aanviel zou als eerste vliegen en het gros van de Duitse jachtvliegen te verwerken krijgen tijdens de aanval. De groep die Schweinfurt aanviel zou daardoor ontzien worden. Na de aanval op Regensburg zou de eerste groep dan afdraaien naar het zuiden over de Alpen waardoor de tweede groep, die van Schweinfurt, de volle lading zou krijgen tijdens de aftocht. De ene groep vocht zich naar binnen, de andere naar buiten.

Deze dubbele raid was reeds een paar maal uitgesteld door het slechte weer maar nu op 17 augustus 1943 zou ze eindelijk doorgaan.

Als afleiding werden een aantal doelwitten langs de Nederlandse en Franse kust gebombardeerd door B-26 Marauders van de USAAF en B-25 Mitchells van RAF. Daarnaast werden nog een aantal Duitse vliegvelden in Frankrijk en Nederland aangevallen door

Typhoons van de RAF. Hierdoor probeerde men voldoende verwarring te creëren zodat de B-17's ongemoeid gelaten zouden worden.

De Regensburg "Strike Force".

Bommenwerpers

Prov. Wing	Group	Vliegbasis	Aantal toestellen	Verliezen
403d PCBW	96th Bomb Group	Snetterton Heath	21	0
	388th Bomb Group	Knettishall	21	1
	390th Bomb Group	Framlingham	20	6
401st PCBW	94th Bomb Group	Bury St.-Edmunds	21	1
	385th Bomb Group	Great Ashfield	21	3
402nd PCBW	95th Bomb Group	Horham	21	4
	100th Bomb Group	Thorpe Abbotts	21	9

Begeleiding jachtvliegtuigen

Tijdstip	Group	Zone	Aantal/type	Claims
10:05 h – 10:20 h	353rd Fighter Group	Haamstede tot Diest	37 / P-47	1
10:30 h – 10:45 h	56th Fighter Group	Herentals tot Eupen	50 / P-47	0

De Schweinfurt "Strike Force".

Prov. Wing	Group	Vliegbasis	Aantal toestellen	Verliezen
20st PCBW	91st Bomb Group	Bassingbourn	18	7
	101st Composite Group		19	6
	381st Bomb Group	Ridgewell	20	9
202d PCBW	351st Bomb Group	Polebrook	21	1
	306th Composite Group		20	0
	384th Bomb Group	Grafton Underwood	18	5
203d PCBW	306th Bomb Group	Thurleigh	21	0
	305th Bomb Group	Chelveston	20	0
	92nd Bomb Group	Alconbury	20	2
204th PCBW	379th Bomb Group	Kimbolton	18	0
	103rd Composite Group		17	4
	303rd Bomb Group	Molesworth	18	0

100th Bomb Group

100th Bomb Group Insignia

Het is de 100th Bomb Group die interessant is voor ons Genks verhaal. De 100th Bomb Group had als bijnaam "The Bloody Hundredth". Dit omdat ze in hun rangen nogal veel verliezen hadden. De verliezen waren in totaal niet het hoogst van alle luchtmacht eenheden maar op enkele missies zoals die naar Regensburg verloren ze 9 toestellen en op die naar Berlijn in maart 1944 verloren ze zelfs 15 toestellen. De eenheid werd opgericht op 1 juni 1942 maar het was pas op 27 oktober van datzelfde jaar dat ze bemand werd. Hun eerste basis was Gowen Field in Idaho. Na vier dagen al verhuisden ze naar Walla Walla Army Air Base in Washington waar ze hun eerste Boeing B17's kregen geleverd waarna ze op 30 november naar Wendover Field in Utah werden overgeplaatst. Het was daar dat ze begonnen te oefenen voor toekomstige missies. Op nieuwjaarsdag 1943 verhuisden ze opnieuw. De vliegtuig bemanningen naar Sioux City Army Air Base in Iowa. De grond troepen gingen naar Kearny Army Air Field in Nebraska. Hier vervolledigden ze hun training.

De controletoren van Thorpe Abbots, nu een museum.

Op 25 mei 1943 vertrokken ze overzee naar Thorpe Abbots in Norfolk Groot-Brittannië. Het was van hieruit dat ze hun missies over bezet Europa en Nazi-Duitsland zouden uitvoeren. Hun eerste missie was op 25 juni 1943, het bombarderen van de U-boot werven te Bremen in het noorden van Duitsland. De gemiddelde "levensverwachting" van een B-17 bemanningslid in 1943 was 11 missies. Van 25 juni 1943 tot 20 april 1945 zou de 100th Bomb Group, ondanks de zware verliezen, constant operationeel blijven.

"Alice from Dallas".

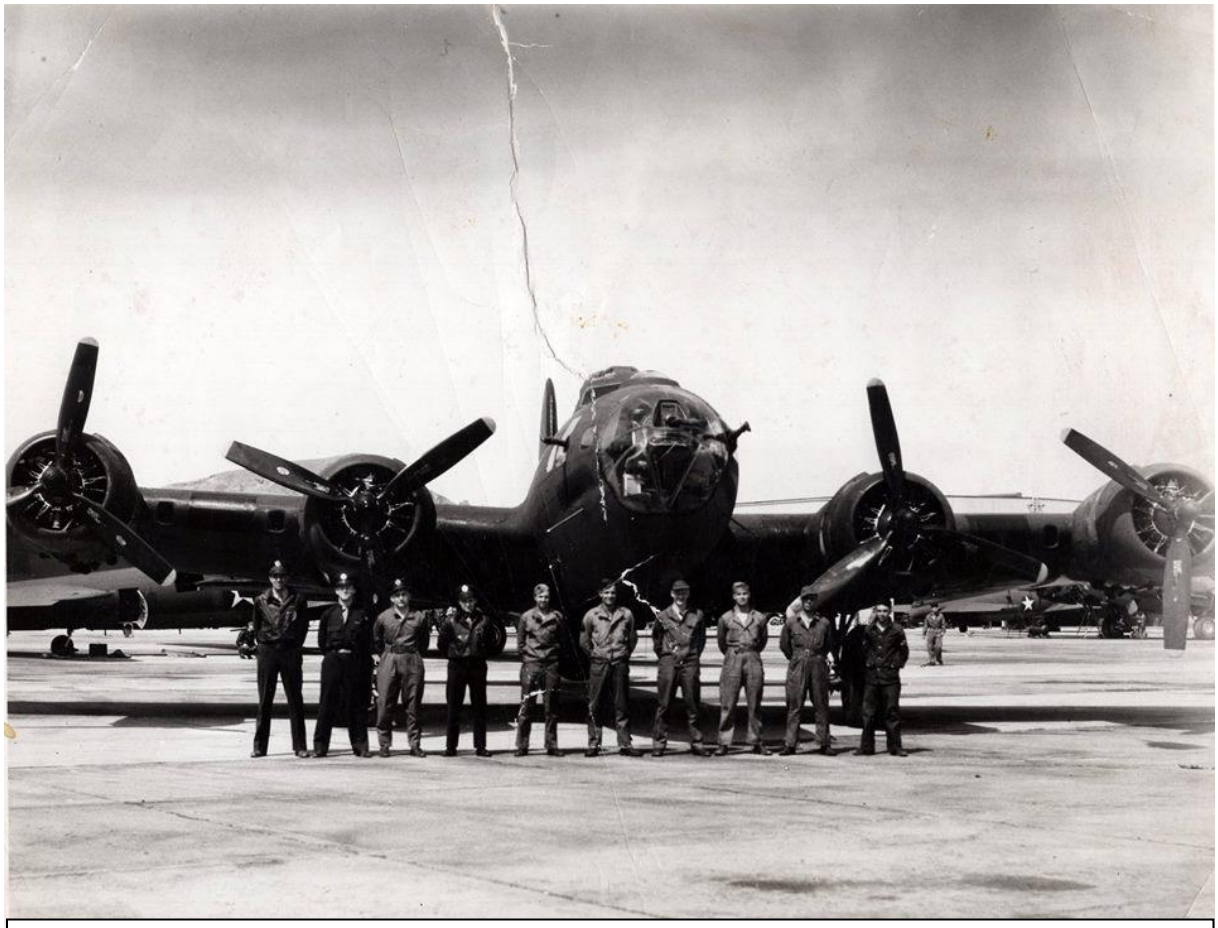
Een van de B-17's van de 100th Bomb Group was "Alice from Dallas". Het was destijds de gewoonte dat de bemanningsleden hun vliegtuig een naam gaven. Deze B-17 werd genoemd naar een nogal zwaarlijvige (naar verluidt meer als 300kg.) vrouw die als kermisattractie te zien was in de Verenigde Staten in het begin van de 20ste eeuw. De gelijknamige B-17 werd gebouwd door Boeing eind 1942 en kreeg het serienummer 42-5867. Op 31 maart 1943 werd het toestel ingeschreven in de inventaris van de USAAF bij het 350ste Bomber Squadron en het kreeg de code LN-O opgeschilderd. Op 29 mei 1943 kwam het toestel aan in Groot-

Brittannië, klaar om aan de oorlog mee te doen. Toevallig en ook gelukkig zijn er van "Alice from Dallas" diverse foto's bewaard gebleven waaronder deze mooie actiefoto.

Een foto van "Alice from Dallas" genomen op 29 juli 1943 (een drietal weken voor de raid op Regensburg) tijdens een bombardementsmissie naar Warnemunde in Duitsland. Opvallend is de grote D op de staart. Typisch voor toestellen van de 100th Bomb Group. Als je goed kijkt zie je op de zijkant van de neus de naam "Alice from Dallas" in het wit geschilderd staan. Het serienummer 42-5867 staat onder de grote D op de staart. (foto: www.americanairmuseum.com)

Tijdens de ochtend van 17 augustus 1943 was de bemanning van Alice from Dallas in alle vroegte opgestaan om zich klaar te maken voor hun missie. Na hun ontbijt waren ze naar het briefing lokaal getrokken om daar te horen wat hun missie voor deze dag was. Uiteraard was de spanning te snijden. Als bemanningslid van zo een bommenwerper was de kans namelijk reëel dat je niet terug kwam van de missie.

De bemanning bestond die dag uit:
1st Lt Roy F Claytor - pilot
2nd Lt Raymond J Nutting - co-pilot
2nd.Lt Oscar F Amison - navigator
2nd Lt Kenneth E Lorch - bombardier
T/Sgt John Burgin - top turret gunner
S/Sgt Charles K Bailey - waist gunner
S/Sgt W. M. Quinn - radio
S/Sgt William A Hinton - ball turrett gunner
Sgt Clifford Starkey - tailgunner
Musante E - waist gunner



De bemanning voor een B-17 met links de piloot Roy Claytor. (foto: de familie Lorch)

Na het opstijgen omstreeks 06:00 h van op Thorpe Abbots kwamen ze in formatie met tientallen andere bommenwerpers en vlogen ze over het kanaal richting het Europese vasteland. Het toestel vloog in de voorste positie van het onderste squadron in het tweede element. Een element bestond in principe uit vier toestellen. Om botsingen in de lucht te vermijden vlogen de squadrons op verschillende hoogtes. Vandaar het onderste squadron. Toen ze om 10:30 uur boven de provincie Limburg gekomen waren werden ze beschoten door Duitse luchtafweer (flak). Een hevige schokgolf was voelbaar in het toestel toen ze door luchtafweer granaten getroffen werden. Onmiddellijk vatte de rechtervleugel van het vliegtuig, die vol brandstof zat, vuur. Roy Claytor, de piloot, duwde de neus van het toestel naar beneden om de formatie te verlaten. Alice from Dallas begon snel hoogte te verliezen en dreigde in een linkse spin te geraken. Op dat moment merkte Roy dat ook de linker vleugel in brand stond en in een reflex schakelde hij de automatische piloot in en schreeuwde hij “bail out!” door de intercom. Dit was het bevel voor de bemanning om hun parachutes om te gespen en uit het toestel te springen. De bommenrichter Kenneth Lorch deed wat hij moest doen in die situatie. Hij opende het bommenluik en dropte alle bommen, die nog op veilig stonden, in één keer waarna hijzelf, navigator Oscar Amison en Engineer/top turret gunner John Burgin uit het brandende toestel sprongen. Terwijl de piloot nog probeerde het toestel

enigszins onder controle te houden verliet ook co-piloot Raymond Nutting de cockpit. De piloot Roy Claytor stond ondertussen ook tussen de twee stoelen in cockpit en hield de stuurkolom vast. Plots ging de neus van toestel de hoogte in en werd hij in de ruimte achter de cockpit gezogen. Roy slaagde er in het ontsnappingsluik te bereiken en dit te openen waarna hij uit het brandend neerstortende vliegtuig kon springen. Hij wachtte om zijn parachute te openen om zo voldoende afstand tot het vliegtuig te krijgen, in geval het in de lucht zou ontploffen. Roy zag zeven parachutes om zich heen hangen. Er ontbraken dus twee parachutes. Dit waren Edward Musante en William Hinton. Blijkbaar waren ze niet tijdig uit het toestel geraakt. Musante was er wel in geslaagd te springen maar zijn parachute bleef haken in de staart van het neerstortende vliegtuig en hij werd mee de diepte in gesleurd, een gewisse dood tegemoet. Twee Focke Wulf 190's van de Luftwaffe cirkelden rond het neerstortende vliegtuig maar ze openden het vuur niet. Waarschijnlijk keken ze gewoon waar het toestel en de parachutes zouden neerkomen om daarna de Duitse grondtroepen te verwittigen van de exacte locatie. Roy Claytor opende zijn parachute op ongeveer 1.000 voet (+/- 300 meter) hoogte. Hij zag iets verder de overblijfselen van Alice from Dallas met een enorme explosie neerkomen. Terwijl hij aan zijn parachute hing werd hij alle richtingen uit geslingerd en kwam met een smak neer in een weide. Voor ongeveer een minuut was hij versuft en kon hij niet bewegen. Een dertigtal passen verder op een aarden weg kwam ook één van zijn makkers met een smak neer. Roy Claytor moest drie of vier keer op hem roepen eer hij reageerde. Het was Raymond Nutting, de co-piloot. Raymond had het zachtere grasveld waarop hij mikte maar met een paar meter gemist omdat hij op lage hoogte niet meer aan de touwen van zijn parachute durfde trekken. Ze waren nog maar amper recht gekropen en hadden hun parachute uit gedaan toen ze omringd werden door enkele tientallen Belgische burgers uit het vlak bij gelegen dorp. (Waarschijnlijk Schoonbeek) Ook John Burgin was samen met de bommenrichter Kenneth Lorch uit het vliegtuig gesprongen via het voorste ontsnappingsluik. Ze hadden daarvoor nog eerst wat ontsnappingsmateriaal en dekens moeten verwijderen. Ze sprongen uit het vliegtuig op ongeveer 12.000 voet (+/- 4.000 meter) en openden hun parachute op een hoogte van ongeveer 2.000 meter hoogte. John Burgin trok zijn vlieghelm, bril en zuurstofmasker af en stak ze in zijn overal. De B-17 cirkelde in zijn doodsstrijd vervaarlijk in vlammen gehuld rond. Even dacht John dat het vliegtuig hun richting uit zou komen en hem zou meesleuren. Gelukkig draaide het net op tijd af en liet het de twee bemanningsleden ongemoeid. Van Kenneth Lorch is er geen gedetailleerd verslag van de feiten beschikbaar maar van John Burgin wel. Toen hij aan zijn parachute hing en stilletjes naar het zuiden afdreef zag hij op de grond de Duitsers in alle drukte bezig. Op diverse wegen zag hij Duitsers post vatten. Hij hing boven een bos en toen hij aan de rand van dat bos neerkwam stond er snel een Belgische burger naast hem. Deze verspilde geen tijd met veel woorden en begon onmiddellijk de parachute uit de takken van de bomen te trekken. John trok snel zijn vlieguitrusting uit. De parachute en de uitrusting werden in oude granaatkraters (waarschijnlijk nog van de gevechten in mei 1940) geworpen en dichtgegooid met takken, gras en bladeren om ze te camoufleren. Ze hoorden een Duitse vrachtwagen naderen, de Belgische man liep de bosweg op om te kijken van waar het gevaar kwam en deed toen aan John teken om snel de andere richting uit te lopen. Ook waist gunner Charles Bailey twijfelde geen moment om uit het vliegtuig te springen toen het order kwam. Hij droeg zijn parachute harnas altijd los genoeg zodat hij tijdens de vlucht zijn handen in zijn zakken kon steken. De waist gunner staat namelijk opzij van het vliegtuig in een opening achter zijn machinegeweer.

Op die hoogte met een open deur vliegen is een garantie voor ijskoude temperaturen. Toen Charles zijn parachute opende kreeg hij door het redelijk loszittende harnas een enorme snok te verwerken. Zo erg zelfs dat hij dacht in stukken te worden getrokken. Hij trok zijn zuurstofmasker af en liet het vallen. Even dacht hij in een vijver terecht te komen maar gelukkig dreef hij af. Terwijl hij daalde realiseerde hij zich dat hij beter had moeten opletten in de cursussen over wat te doen bij een landing achter vijandelijke linies. Gelukkig kon hij zich nog herinneren dat je moest proberen om je parachute zo snel mogelijk te verstoppen. Charles kwam neer in een tuin en zijn parachute bleef in een perenboom hangen. De landing zelf was aangenaam en makkelijk. Er kwamen zeker 50 mensen rond hem staan in een cirkel. Ze vroegen hem of hij Engels of Duits was. Toen hij duidelijk maakte dat hij Amerikaan was begonnen ze hem spontaan te omhelzen en te kussen. Hij had nog geen ontbijt gehad en kreeg spontaan peren van de boom aangeboden. Nadat zijn parachute naar beneden gehaald werd, deed hij zijn lederen jas en zijn coverall uit. Er zat een stuk schrapnel in zijn been en dat probeerde hij te verzorgen met een stuk van zijn parachute. Terwijl hij zichzelf de eerste hulp toediende maakte de mensen hem duidelijk dat hij zich uit de voeten moest verstoppen. De mensen namen zijn uitrusting en hij verstopte zich in een gracht. Daar bracht men hem voedsel en burgerkledij. De mensen bleven in de buurt rondhangen en raar genoeg kwamen er geen Duitsers opdagen. Ongeveer een uur later bracht men hem een fiets en van daar uit was zijn reis georganiseerd.

Van de tien bemanningsleden wisten er zich acht met hun parachute te redden. Twee bemanningsleden, Edward Musante en William Hinton kwamen om. Charles Bailey kon zich later herinneren: *"Musante was de rechter zijluikschutter en ik bemande de linkerpositie. Ik hield hem steeds nauwgezet in het oog want ik was ouder dan hij, en het leek wel alsof hij erg van mij afhankelijk was. Hij had altijd problemen om te begrijpen wat er op de intercom gezegd werd en ik zorgde er steeds voor dat hij wist wat er meegedeeld was. Ook toen de piloot het signaal gaf om te springen controleerde ik Musante en hij maakte zich klaar. We gingen beiden naar het ontsnappingsluik en ik trok aan de hendel, en Musante ging naar voor om te springen. Maar plots bedacht hij zich, en deed me teken dat ik voor zou gaan. Twee motoren stonden in brand en het vliegtuig daalde erg snel, dus ik zag geen reden om nog tijd te verliezen, en sprong. Nadat mijn valscherm geopend was, trachtte ik mijn blik op het vliegtuig te houden en de parachutes te tellen, maar ik zag er slechts acht."* Wat er dus effectief gebeurd is met Musante is niet echt duidelijk. Aarzelde hij op het laatste moment om te springen en heeft hij daardoor zijn lot bezegeld? Vast staat dat hij met zijn parachute aan de staart bleef hangen.
Ook William Hinton de buikkoepel schutter kon niet tijdig het toestel verlaten. Zijn lichaam werd na de crash tussen de wrakstukken gevonden. Beide bemanningsleden werden op 20 augustus 1943 tijdelijk te Genk begraven en zijn na de oorlog in hun thuisland herbegraven. Wat er met de acht overgebleven bemanningsleden is gebeurd kan u lezen in deel 2 van dit spannende verhaal.

De exacte crashplaats

Over de exacte plaats waar het vliegtuig zelf is gecrashed is er lang onduidelijkheid geweest. Voor zover we kunnen nagaan uit de officiële verslagen van de USAAF is het toestel reeds

ontploft voordat het de grond raakte. Er was in getuigenissen die jaren geleden verzameld zijn door de mensen van de Heemkundige kring Heidebloemke sprake van een vijver in de buurt van de Slaghoutstraat waar de resten van het toestel neergekomen zijn. Als we anno 2018 in die buurt gaan kijken is er, alhoewel er een klein beekje loopt, geen vijver terug te vinden in dat gebied. Het gebied is dan ook grondig veranderd sinds 1943. Toen was het een beemd, tegenwoordig is het een industrieterrein waarop wegenis aangelegd is. Bovendien loopt de Henry Fordlaan door het gebied. Doordat er sprake was van een vijver dachten sommige mensen zelfs aan de Caetswijers ten noorden van Lutselus. Deze vijvers liggen echter op het grondgebied van Diepenbeek en komen dus niet in aanmerking omdat het vliegtuig op grondgebied Genk gecrashed is. Toevallig kwam ik enkele maanden geleden in contact met de familie De Pooter uit de Slaghoutstraat. Ik vertelde hun over de crash waarop Richard De Pooter me vertelde dat hij gehoord had dat het vliegtuig achter hun huis gecrashed was. Daar ligt echter geen vijver maar de Henry Fordlaan. Hij verwees me naar Ferdinand Bollen uit Sledderlo die er meer zou over weten. Ferdinand Bollen bevestigde me inderdaad dat er in de buurt van de Slaghoutstraat vroeger vijvers waren (Nu nog verwijst Stegenwijerhout er naar) en dat er destijds inderdaad een vliegtuig in gecrashed was. De broer van Ferdinand, Maurice, had jaren geleden in die vijverdijken nog een allerlei kleine overblijfselen van het vliegtuig gevonden. Daarmee zaten we op het juiste spoor. Nu nog enkel de exacte locatie van die verdwenen vijvers zien te vinden. Toevallig bleek Alex Marut in het bezit te zijn van een stafkaart uit 1933. Daarop is de huidige Beverststraat te zien net als de straten Caetsbeek en de Kempenstraat. Iets noordwestelijk daarvan zien we op die kaart de Stegenwijer liggen.

Een uitsnede uit de kaart van 1933 met daarop de huidige Beverststraat, Caetsbeek en Kempenstraat. In het rood omcirkeld de Stegenwijers. (foto: Alex Marut)

Als we deze kaart over een hedendaagse kaart heenleggen is ons meteen duidelijk waarom deze vijvers verdwenen zijn.

Op die exacte plek ligt namelijk de Henry Fordlaan. Vermoedelijk zijn de vijvers in de jaren 60, bij de aanleg van deze weg, gedempt en zijn dus ook alle sporen van de crashplaats verdwenen. Indien jullie op deze plek voorbij rijden, denk dan eens aan deze 10 mensen in hun bommenwerper die ver van huis kwamen strijden voor onze vrijheid. En denk speciaal eens aan Edward Musante en William Hinton, twee jonge mannen die hier op dramatische wijze om het leven kwamen.

Een hedendaagse sattelietfoto van hetzelfde gebied. De locatie van de Stegenwijers en dus ook de plaats van de crash is rood omlijnd. (foto: Google Earth)

Het verhaal stopt hier zoals eerder gezegd niet. Wat er nog verder gebeurde met het wrak en de bemanningsleden kan u lezen in deel 2 van het spannende verhaal dat later gepubliceerd wordt.

Dirk Thielens

Speciale dank gaat uit naar:

Willy Bels,

Alex Marut,

Luc Meyvis,

Peter Stams,

Roger Rutten,

Christiaan Vanhee,

Alexandre Bonnet,

Richard De Pooter en familie,

Ferdinand Bollen en familie,

De familie van Kenneth Lorch en meer specifiek zijn kleinzoon Nick,

De familie van John Burgin en meer specifiek zijn dochter Lou Ann,

De 100th Bomb group Association,

The 100th Bomb Group Memorial Museum, Thorpe Abbots (www.100bgmus.org.uk),

En alle andere mensen die informatie aangeleverd hebben voor dit artikel.

Onze sponsors:

Eertmans . R Herstel-&Spuitwerken B.V.B.A
Industrieweg 112 3620 Lanaken
gsm 0495/69.72.67
RUDI.EERTMANS@TELENET.BE
BTW BE0836.746.942

MEERS transport - logistics

ROOTS GREEN HOTEL

IEDEREEN GENKT
Stad GENK

JEEPEST SARL
T.V.I JEEPEST SARL au capital de 100000€
RC Bar-le Duc B393 238 670 - SIRET 393 238 670 00011
APE 342 A - N°TVA Intracommunautaire: FR82 393 238 670
SIEGE SOCIAL & ATELIER
«La Fermes, 12 grande rue 55260 MENIL AUX BOIS
Visitez notre site internet www.jeepest.com