

1944

54. 1944-06-12 Mosquito B Mk IX XD-N  
Bollerup, Ystad LR505 139 (Jamaica) Sqn  
F/O J.R. Cassels (P) RAF INT, F/O A. J.A. Woollard (N) RAF INT

Under natten den 11/12 juni 1944 riktade Bomber Command ett antal anfall mot järnvägsmål i Frankrike. Några mindre minfällningsuppdrag genomfördes dessutom i vattnen som flankerade invasionskusten i Frankrike. Dessutom genomförde Light Night Striking Force (lätta nattattacken) anfall mot Berlin. LNSF var en taktisk styrka sammansatt från Mosquitoförband, som kunde genomföra egna eller samordnade anfall. Oftast tjänade dessa som avledningsmanövrer för de större bombanfallen.

I samband med anfall mot Berlin saknades två Mosquitoplan. Ett av dessa var LR505 som klockan

03.00 hamnade i massagraven på lantbrukare Viktor Hildings gård Haga i Bollerup, utanför Ystad.

Flygplanet från 139 Sqn ingick i Pathfinder Force (PFF) som varit i verksamhet sedan den 1 juni 1943. Störningsoperationerna mot Berlin och andra städer skulle pågå ända fram till 2/3 maj 1945, strax före krigsslutet. LR505 "Nan" startade från Upwood 30 minuter före midnatt och besättningen Cassels och Wollard flög ut över Nordsjön med kurs mot Berlin. Besättningen hade tidigare under kriget flugit tillsammans men då ingått i en Lancasterbesättning. Detta var det 43:e stridsuppdraget för F/O Cassels med Mosquito i PFF och



Vraket efter Mosquito LR505 vaktas av hemvärn vid Bollerup.

1944

föregicks av 30 uppdrag i ett Lancasterförband, nämligen 106 Sqn under befäl av W/C Guy Gibson. Klockan 01.28 GMT+2 nådde man Berlin på 8500 m höjd. Flygplanet fångades genast in av strålkastare och luftvärnet öppnade välriktad kraftig eld. Målet som låg i nordöstra delen av Berlin lokaliserades och markeringsbombarna fälldes. Strax efter detta träffades planet av splitter i vänster motor och nu minskade även varvtalet på höger motor, temperaturen ökade och motorn började vibrera. I närheten av Lübeck lät man vänster propeller snurra i fartvinden för att ge kraft till generatoren som försörjde GEE-anläggningen med ström. Nu gick det att fastställa en position och konstatera att hastigheten över marken var 220 km/tim. Besättningen bestämde att det var lämpligast att sätta kurs mot Sverige. Avståndet till hemmabasen var för stort för enmotorflygning med låg fart och successiv höjdförlust. Dessutom närmade sig gryningen vilket skulle öka risken för upptäckt av fientligt jaktflyg och luftvärn. Kursen sattes ungefärligt på Ystad enligt den medförda kartan som endast visade konturen av Sverige. Vid den svenska kusten följde de sedan kustlinjen österut varefter man på 450 m höjd svängde norrut för att landa. Då öppnade det svenska luftvärnet eld och de svängde åter ut mot Östersjön och när man på nytt närmade sig land hamnade man vid Ystad. Åter öppnade luftvärnet eld och då svängde föraren undan mot nordöst. Nu var en snar landning förestående och plötsligt dök ett lämpligt fält upp. Flygplanet buklandade på ett betfält tillhörande lantbrukare Hallberg, som beklagade att man valt just detta fält då det gallrats föregående dag. Planet gled fram innan det blev liggande med bruten stjärt alldeles i närheten av lantbrukare Hildings bondgård Haga.

Viktor Hilding, som var granne till Hallbergs



Föraren F/O Cassels.

gård, hade sett landningen och var först framme på plats. Omskakade efter nödlandningen kröp besättningen ut ur vraket. F/O Cassels hade svårt att komma loss. Före kriget hade herr Hilding jobbat som skogshuggare i Kanada och kunde därför utan problem tala med besättningen. Snart anlände även hemvärnet som tog hand om besättningen. De fördes till hotell Continental i Ystad där de även förhöordes av personal från flygvapnet. I rapporten står att flygplanet deltagit i bombanfall mot Berlin och att flygplanet medförde "komplett radioutrustning inklusive lokalisator" vilket betyder att man på svensk sida kände till utrustningen i Mosquito. Information om prestanda med och utan bomblast och aerodynamisk påverkan med eller utan fälltankar lämnades även. Under

förberedelse för nödlandning hade F/O Wollard förgäves försökt att slå sönder indikatorerna för GEE och H2S med brandyxan eftersom flygplanets detonatorer inte fungerade. Det trånga utrymmet i kabinen försvårade detta. Den torra kommentaren från den brittiske flygattachén hem till Air Ministry blev; "it is most probably that both items are now in Swedish hands". Han hade rätt i detta men principen för funktionen av GEE hade redan tidigare klarlagts av svenska tekniker. Huruvida H2S utvärderades eller undersöktes närmare kan inte bekräftas. Flygattachén påpekade även vikten av att instruktioner för hur besättningarna skall uppmärksamma det svenska luftförsvaret på det faktum att man är i nöd måste utarbetas. Bäst vore att avfyra röda signalkott när luftvärnet öppnar eld.

Efter en natt på hotellet i Ystad reste besättningen

tillsammans med en svensk flygvapenofficer via Malmö till Falun. F/O Cassels föräldrar fick redan samma kväll (den 12 juni) via en av B.O.A.C.s piloter besked om att sonen var utom fara i Sverige. Captain Gilbert Rae ringde föräldrarna när han landat på Leuchars och framförde budskapet från Sverige, som han även följde upp med ett brev några dagar senare. Flygattachén skickade F/O Modeland (se nr 44) till Korsnäs för att intervjua besättningen. Det var viktigt att få detaljinformation från uppdraget över Berlin. Cassels och Wollard blev kvar på Solliden drygt tre månader innan de kunde repatrieras den 20 respektive 25 september och flyga från Bromma till England med en Dakota tillhörande BOAC.

Flygplanets motorer och en del utrustning och instrument bärgades medan resten av vraket eldades upp på plats.



Denna Mosquito landade vid Bollerup den 12 juni. Bilden visar militär bevakning ur beredskapsstyrkan samt lantbrukare Viktor Hilding med sonen Olof.