

1943

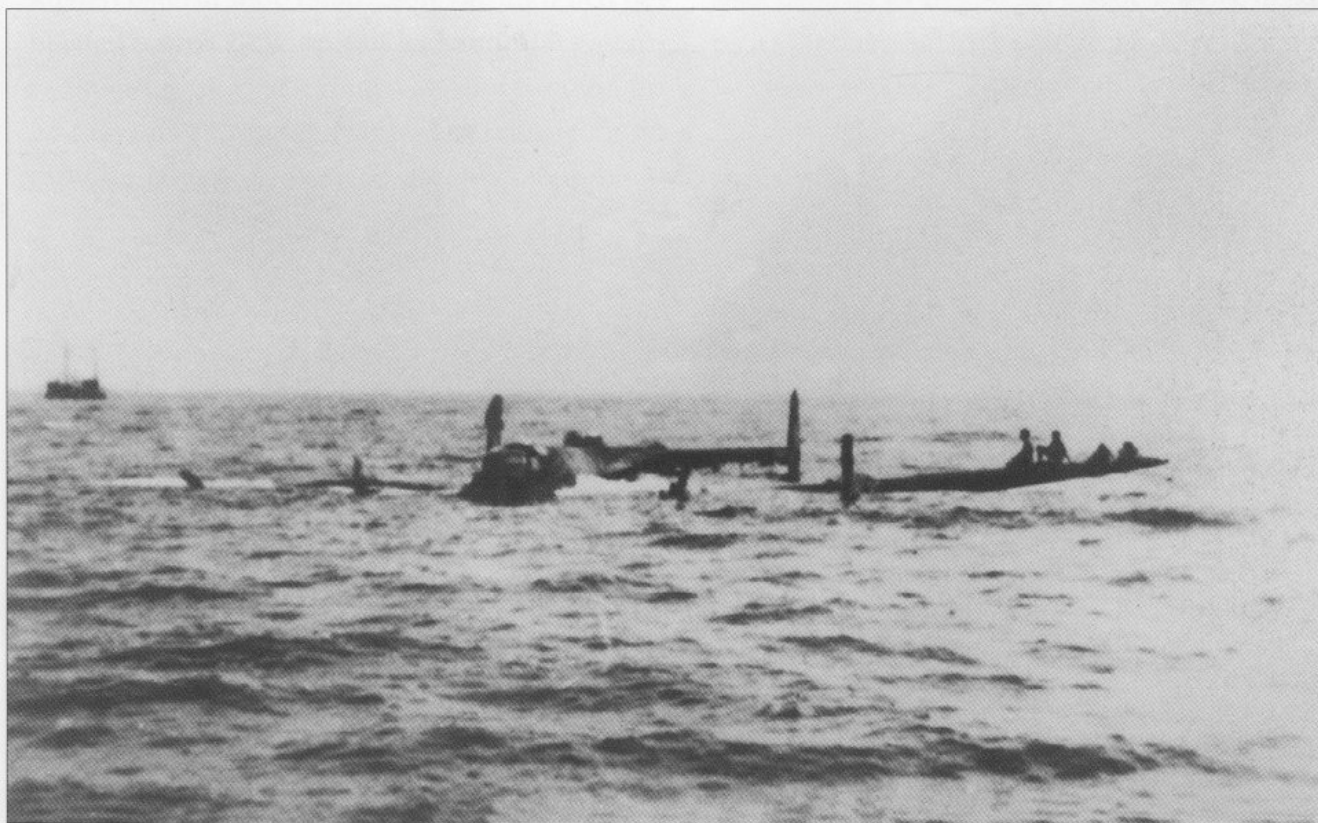
37. 1943-08-24 Halifax Mk II LQ-V
Sandhammaren HR923 405 (Vancouver) Sqn
*W/O H. Smith (P) RCAF INT, Sgt J.C. Catling (E) RAF INT, Sgt L.F. Cassidy (BA) RCAF INT,
P/O D.P. Davies (N) RAF INT, Sgt T. O'Toole (WO) RAF INT, Sgt J.S. Gates (MUG) RCAF INT,
Sgt J.H. Flick (TG) RCAF INT*

Som redan nämnts ovan var fientligt luftvärn och nattjakt intensivt i samband med anfallet mot Berlin. Halifax HR923 hade till uppgift att fälla sin bomblast tidigt för att understödja Pathfinderplanens målmarkeringar. Det var besättningens tredje uppdrag som deltagare i Pathfinderstyrkan. När man närmade sig målet från söder i nordlig riktning syntes ett annat Pathfinderplan bli belyst av luftvärnets strålkastare. Efter att ha fällt en enda fackla sköts planet ner av ett nattjaktplan.

Även HR923 träffades flera gånger av strålkastarnas ljuskäglor. Genom att göra undanmanövrer i form av branta svängar med omväxlande stigningar, nästan som gungor (korkskruv) tappade strålkastarna fokus och bombfällningen kunde genomföras. Bomberna fälldes från 6000 m höjd

och i radarn kunde navigatören bekräfta att man befann sig över centrala Berlin.

Några minuter senare, omkring klockan 23.46 (23 augusti), när planet just hade kommit fritt från strålkastarbelysningen rapporterade skytten i ryggtornet att ett nattjaktplan närmade sig. Det öppnade eld från vänster och ovanifrån, flög snett över aktern på bombplanet och svängde brant bort över höger sida. Skytten i ryggtornet öppnade eld mot nattjaktplanet. Samtidigt gjorde föraren åter undanmanövrer. Någon minut senare kom jaktplanet in rakt bakifrån. Efter en kraftig eldgivning svängde det bort åt vänster. Nu hade både akter- och ryggtornsskytten öppnat eld mot det fientliga planet som inte visade sig mer. I samband med duellen hade bombplanet tappat höjd och befann



Halifax HR923 nödlandade i vattnet utanför Sandhammaren den 24 augusti. Bilden visar hur några i besättningen klättrat ut på vänster vinge för att tillsammans med övriga tre ta sig i land med gummiflotten.

1943

sig på 5 500 m. Till följd av striden och skottsador överstegrades planet och gick i en spiralformad dykning. Föraren lyckade återfå kontrollen och planade ut på 2 500 m. För att hålla planet i planflykt tvingades navigatören och bombfällaren att surra styrspaken framåt med hjälp av rep från livflotten. Med kraftigt trimmade skevroder och ratten vriden åt vänster flög planet fortfarande med höger vinge doppad nedåt och med hög nos.

Akterskytten hade i samband med sista attacken från nattjaktplanet träffats i armen och även förlorat medvetandet för en kort stund. Han hjälptes framåt till en viloplats medan radiooperatören tog hans plats i aktertornet. Skytten i ryggtornet bytte plats med färdmekanikern samtidigt som denne försökte lossa inspektionspanelen till bombrummet. Skadorna på planet var omfattande. Höger sidoroder hade helt tappat dukklädseln, övre delen av vänster sidoroder var strippat och vänster höjroder var även skadat. Aktertornet var obrukbart och två bränsletankar var skadade. Med +7 lb ingastruck på motorerna och 2 650 varv per minut

var hastigheten blygsamma 130 km/tim medan bränsleförbrukningen var 230–250 liter/tim och motor. Dessutom förlorade man successivt höjd.

I sökandet efter skador på flygplanet hade navigatörens logbok och andra lösa handlingar kommit bort. När flygplanet befann sig på 1 800 m hittade navigatören sina försvunna hjälpmedel. Kursen lades efter stjärnorna och en på kartan identifierad sjö. Man befann sig nu vid östersjökusten väster om Stettin. Flygplanet var nere på drygt 1 000 m och under ett par minuter blev man beskjutna av luftvärn. Eftersom man endast kunde svänga åt höger för att undvika luftvärnet blev flygplanet perforerat av splinter. Höger vinge och kroppen träffades. Ännu en gång träffades stjärttornet som nu var totalt obrukbart. Det gick inte att rotera ens manuellt. Märkligt nog hade de nya skadorna gjort att stjärten blev lättare och föraren kunde nu hålla styrspaken framåt med knäna.

Navigatörens och färdmekanikernas beräkningar visade att kvarvarande bränsle skulle räcka för flygning till en punkt ca 100 km från engelska kus-



Bärgningsarbetet blev drygt och de sista delarna bärgades inte förrän 1976. Här pågår vinschning av vingsegment med vidhängande motor och landställ.

1943

ten. Föraren bestämde i det läget att flyga till Sverige. Den skadade akterskytten återvände till sitt torn för att spana efter fientligt flyg. Över Östersjön lyckades färdmekanikern öppna inspektionspanelen till bombrummet och kvarvarande bomber kunde fällas manuellt. Huruvida de fyra 250 kg sprängbomber som fanns i vingarnas bombschakt var fällda kunde man inte avgöra.

Medan detta inträffade råkade bombfällaren av misstag dra i utlösningen till sin fallskärm varför man snabbt beslutade att nödlanda i vattnet. Radiotelegrafisten sände ett meddelande till basen och ett SOS i förhoppningen att få ett svar från Sverige. Det enda som uppfattades som svar var en fix (riktningsbestämning) från England. Eftersom flygplanet rapporterades som saknat, utan att ha avhört sedan start, hade signalerna aldrig gått fram. Nu dumpades all överbliven ammunition och all hemlig radio och radarutrustning slogs sönder med en yxa. Den svenska kusten passerades på 300 m höjd och svenskt luftvärn öppnade varningseld varvid föraren ändrade kurs och följde kusten österut mot Ystad. Sjön var lugn och det blåste knappa 10 knop så klockan 03.00 gav föraren order till besättningen att inta position för nödländning i vattnet. När endast bränsle för tio minuters flygning återstod vände han upp mot

vinden och genomförde en normal landning med alla fyra motorerna i gång och 30° klaff. Strax innan sättningen drog han av gasen. Flygplanet gled fram och blev liggande omkring 300 m söder om fyren vid Sandhammaren. Hela besättningen tog sig på 12 sekunder (enligt navigatören) ut på vingen. Efter att ha frigjort livbåten paddlade man in mot land och möttes av en tillskyndande roddbåt som tog dem på släp.

Inom loppet av en timme sjönk Halifaxplanet till botten. Vingarna hade sjunkit under vattenytan på ungefär 12 minuter efter landningen eftersom nosen slagits sönder och flygkroppen vattenfylld.

Besättningen fördes till Ystad för förhör och senare upp till Falun och internering vid Främby. De repatrierades mellan januari och mars 1944.

Trots ihärdiga bärgningsförsök av den svenska marinen och personal från flygvapnet dröjde det ända till september 1944 innan fragment av kropp och vingar samt fyra motorer kunde vinschas iland.

Det skulle sedan dröja ända till 1976 innan de sista delarna av flygplanet kunde bärgas, mycket p g a säkerhetsskäl för badande. Nu bärgades delar av innervingarna, som innehöll de ovan nämnda 250 kg bomberna! Allt från flygplansvraket såldes som skrot.



Här har främre delen av flygkroppen lastats på en lastbil för transport till skrot.