

1941

10. 1941-11-08 Halifax Mk II (NF-)
Tomelilla L9612 138 (S.D.) Sqn

W/C R. Rudkowski (P) RAF INT, Sgt F. Sobkowiak (CP) RAF INT, Sgt J. Soltysiak (FE) ¹ RAF INT,
Sgt J. Chodyra (NG) ¹ RAF INT, F/O S. B.M. Krol (N) ² RAF INT, Sgt W. Wasilewski (WO) RAF INT,
Sgt T. Jasinski (WO) ² RAF INT, Sgt R. Mol (TG) RAF INT

Den 25 augusti 1941 bildades 138 (Special Duties) Sqn ur No 1419 Flight vid Newmarket Heath. Förbandet disponerade åtta Whitley, två Halifax Mk II, en Martin Maryland, en Westland Lysander och två Whitley som reserv. De två Halifax-planen utgjordes av L9612 och L9613 som var utrustade med Rolls-Royce Merlin XX motorer samt extra bränsletankar för långdistansflygning. L9612 hade ännu inte fått någon kod påmålad. Planet skulle bli det första fyrmotoriga flygplan som förlorades under en hemlig långdistansflygning.

Under hösten 1941 inleddes ett långt och nära samarbete mellan polska flygare och RAF inom

¹ Besättningens position ej bekräftad.

² De svenska Interneringskorterna anger två andra namn; P/O S. Wilga och P/O S. Wajdowicz i stället för de namn som anges ovan vilka är de som uppges i den brittiska förlustrapporten.

138 Sqn. Flera besättningar hade rekryterats från 301 Sqn, som våren 1943 avvecklades. Besättningen som flög L9612 natten 7/8 november kom samtliga från 301 Sqn utom Sgt Jasinski.

Planet startade på kvällen den 7 november. Om bord fanns tre instruktörer från den sjätte polska



Den 8 november 1941 buklandade denna Handley-Page Halifax Mk II med åtta man ombord vid Tomelilla.

1941

byrån och deras utrustning. Instrukörerna skulle, tillsammans med utrustningen, släppas med fallskärm några kilometer väster om Warszawa.

Uppdragets kodnamn var RUCTION (tumult) och meningen var att understödja den polska motståndsrörelsen. Flygningen denna natt var troligen den första på en sträcka som skulle komma att kallas 'norra rutten'. Den skulle följas av flera SOE-flygplan. Från Newmarket sattes kursen över Nordsjön mot Danmark. Den danska kusten passerades nära Esbjerg och sedan vidare österut över Jylland, Sjælland och Sverige. Ofta tog man sikte på Malmö innan man sneddade över Skåne och passerade ut mellan Trelleborg och Ystad. Flygningen fortsatte sedan över Bornholm och Östersjön mot Kolberg. Därefter följde man floden Vistula ner mot fällningsområdet utanför Warszawa.

Hela flygsträckan fram och åter beräknades till 3000 km. Det var på gränsen till vad Halifax med extra bränsletankar klarade. Marginalerna tålde inga misstag. Under en sammanlagd flygtid på 11–13 timmar var flygplan och besättning dessutom utsatta för risken att bli beskjutna av luftvärn och anfall av fientligt flyg.

Denna natt lyckades man utföra sitt uppdrag men under returflygningen råkade man ut för kraftig motvind. Bränslet skulle inte räckta för att nå hemmabasen.

Besättningen beslutade att landa i Sverige med förhoppning att man snart skulle få återvända till England. Klockan 05.05 (LT) buklandade flygplanet mellan Ödemarks gård och Benestad utanför Tomelilla. Sedan besättningen skyndat ur planet och personer samtidigt närmade sig



Besättningen satte omedelbart eld på sitt flygplan som totalförstördes. En av flygplanets fyra Rolls Royce Merlin XX-motorer fördes till Svenska Flygmotor i Trollhättan för närmare studium.

1941

satte besättningen snabbt eld på sitt plan. Det blev en rejäl brasa som totalförstörde det nästan helt fabriksnya flygplanet. En lokal hemvärnsman samlade ihop besättningen och överlämnade dem till annan svensk militär. Besättningen fördes till Ystad och förhör, som enligt svenska rapporter inte gav speciellt mycket information utöver militär grad och namn. De anlände till Främbylägret den 9 november.

Brittiska ambassaden i Stockholm framställde den 12 november ett önskemål om att besättningen skulle repatrieras. Den 25 november reste W/C Rudkowski tillsammans med Sgt Troughton (se nummer 9) ut från Bromma. Från svensk sida var man fortfarande helt ovetande om vilken typ av

uppdrag besättning och flygplan utfört. Sgt Jasin-ski lämnade Sverige den 2 januari 1942 och övriga i besättningen följde efter från den 3 fram till den 22 januari.

Rester av flygplanet demonterades och fördes till Ystad. Tre motorer lagrades vid CVM medan den fjärde transporterades till Svenska Flygmotor AB (SFA) i Trollhättan för närmare undersökning. En del komponenter (hydraulik, pumpar m.m) sändes till Saab där de kom att ingå i en dokumentation av olika konstruktionslösningar som analyserades hos olika nödlandade flygplan från de krigförande nationerna.

Övriga rester av planet såldes som skrot.