

Caine besluttede på dette tidspunkt, at han ville bruge sine lysbomber mod Marrebæk, eftersom han stadig ikke havde været i stand til at opnå radiokontakt med Wyman. Da lysbomberne blev kastet mod Marrebæk kl. 04.05 afslørede de ca. 15 fly, hvoraf nogle ifølge Caine og Tindall var udstyret med magnetiske ringe, altså Ju 52 »Mausi«-fly beregnet til minestrygning.

Caine foretog et par anflyvninger uden dog at være i stand til at få udført et angreb. Under en tredje anflyvning fra syd mod nord lykkedes det dog at få angrebet to Ju 52, som brød i brand. Under en fjerde anflyvning brændte lysbomberne ud, og det var umuligt for Caine at få et præcist sigte. Da der angiveligt samtidigt blev åbnet ild fra fire-fem positioner på jorden, besluttede Caine kl. 04.20, at »de nu havde fået tyskerne så godt og grundigt ud af sengen«, at de godt kunne returnere.

Caine og Tindall landede i Volkel kl. 06.45³.

Med denne mission havde de to besætninger fra 406 Sqdn. sat et effektivt punktum for Intruder- og Ranger flyvningerne til Danmark.

Som det er fremgået rapporterede de to flybesætninger samstemmende om en temmelig stor koncentration af Ju 52 på Bøtø under angrebet. Der

rapporteres om Ju 52 »Mausi« fly. Endvidere rapporteredes om en Ju 352 og en Ju 290. Erfaringsmæssigt skal de britiske flybesætningers flykending tages med et gran salt, så det er måske værd at undersøge, hvad der via forskellige kilder kan dokumenteres.

Ifølge RAF's egen interne efterretningstjeneste, Air Intelligence, hvis efterretninger var baseret på dels luftfotos, dels aflytninger af tysk radiokommunikation og dels på efterretninger fra agenter, blev konstruktionen af Marrebæk/Bøtø flyveplads, påbegyndt af tyskerne i foråret 1944, og pladsen var klar omkring august. Da landingsbanen, som var ganske primitiv uden betonstartbaner, lå lavt i terrænet anså man det kun for muligt, at den kunne anvendes i tørre perioder. Man noterede, at der i april 1945 ankom den del Ju 52 »Mausi«-fly til pladsen.

Da briterne i maj 1945 gennemgik de tyske flyvepladser i Danmark udarbejdedes naturligvis rapporter herom. Om Bøtø hed det blot, at den var blevet angrebet og det noteredes, at der henstod en eller flere Bü 181 »NS. Kdo. 1.«. Her er der altså ikke megen hjælp at hente. Hvad der menes med denne enhedsbetegnelse er lidt uklart. Det kunne stå for Nachtschlacht Kommando 1, omend

det tilsyneladende ikke er en korrekt betegnelse. Selve typen Bü 181, som var et træningsfly, kunne være anvendt i en Nachtschlacht-enhed, som netop var enheder af små fly, der mod krigens slutning opererede på østfronten. I det hele taget må det anses for sandsynligt, at flyene, som befandt sig på Bøtø under angrebet, var fly, der var blevet evakueret bort fra østfronten.

Fotos taget i maj 1945 viser alle andre flytyper end de her nævnte, nemlig Siebel Si 204 og muligvis Ju W 34. Der kan dog sagtens have været flere fly på pladsen end de her afbildede, så det kan absolut ikke afvises, at der befandt sig Ju 52. I øvrigt kan en Ju W 34 og en Ju 52 sagtens forveksles fra luften. ■

¹⁾ Air 27/1046. 157 Sqdn. ORB, 2./3. maj 1945.

Air 27/706. 85 Sqdn. ORB, 2./3. maj 1945.

²⁾ Air 27/1791. 406 Sqdn. ORB, 24./25. april 1945.

Air 50/139. Combat Report for Wyman/Greene.

³⁾ Air 27/1791. 406 Sqdn. ORB, 2./3. maj 1945.

Air 27/1792. Appendix 115+116, 2./3. maj 1945.

Air 50/139. Combat Reports for Wyman/Greene og Caine/Tindall.

KORT SAGT



Sterling Boeing 727 OY-SBP var lejet i kun 56 dage og havde derfor bibeholdt Aviogenex stribe og logo. Foto: Erik Holm

STERLING SÆLGER OG LEJER BOEING 727

B.727 OY-SAS fløj i februar til Lockheed Aeromod Center i Greenville, South Carolina, for at få venstre og højre motor udskiftet med den nyere JT8D-217A, samme motor som sidder på DC-9-81. Ombygningsprogrammet, som også medfører modifikationer til den midterste motors udstødning, er udarbejdet af Valsan Inc., New York, som flyet også er solgt til, men er tilbagelånt til sommertrafikken med de gamle motorer på, for igen at returnere til Valsan, hvor den vil fortsætte med en serie af prøveflyvninger med de nye motorer. Hvis resultaterne med støjbegrænsning og fuelbesparelse bliver tilfredsstillende, vil Sterling købe flyet tilbage i foråret 1988, og derefter få den resterende flåde af 727'ere modificeret. Sterling er det første selskab, som får lavet denne modifikation.

På grund af dette salg havde Ster-