



JU-52/3m, (MS). Dette »Minesuche-fly« var parkeret i det nordligste »Flyverskjul« i »Læbæltet«. Disse skjul bestod af en indhugning i »Læbæltet« samt en udgravning på ca. 4x16 meter. Flyene kunne trækkes baglæns ind i udgravningen, og til slut kunne man som vist på dette billede afslutte camoufleringsanstrengelserne med at »plante« træer og grene foran flyet. Et fly, der var parkeret på denne måde kunne ikke ses fra luften.

vis ødelagte fly, for at »forsvinde i mængden«, hvis et fjendtligt jagerangreb skulle vise sig, medens man opholdt sig på flyvepladsen. Der forekom flere overflyvninger i løbet af den time flyet befandt sig på jorden, og hver gang måtte man »simulere døde«. Endelig var alt ombord, og man kom hurtig i luften og gik på kurs imod Rødsand, da luftfartøjschefen kaldte et angreb ud af et fjendtligt fly. Den »blinde passager« blev beordret ned bag den store motor, der er anbragt i kabinen på minesøger-flyene, og som leverer strøm til mineringen.

Han var næppe kommet ned på dørken, før det fjendtlige fly åbnede ild, og sendte en salve ind gennem skroget på JU-52'eren lige over strømgeneratoren. Luftfartøjschefen forsøgte at undgå beskydning ved at flyve i siksak helt nede over vandoverfladen den resterende del af vejen over Østersøen, og derefter i trætophøjde til Bøtø, hvor han landede »straight in« på »35« og drejede til venstre op imod læbæltet. Motorerne blev stoppet endnu medens flyet rullede, og inden det holdt stille var besætningen forsvundet i tykningen og havde søgt dækning i afvandingsskanalen bag »flyverskjul« nr. 2.

Jagerflyet havde hurtigt afbrudt engagementet og var returneret vestover - formentligt på grund af brændstofmangel. Samtidig var et andet fly tilsyneladende blevet tilkaldt for at følge træfningen op og finde ud af, hvor »Junkereren« var på vej hen. I alt fald hørte besætningen et allieret fly overflyve pladsen, medens de lå i skjul på kanalvolden¹⁷.

Angrebet på Bøtø flyveplads

Situationen på Bøtø flyveplads den 3. maj 1945 om morgenen var, at der

befandt sig følgende fly på pladsen:

7 stk. Junkers (JU-52/3m),

standard transportfly.

7 stk. Junkers (JU-52/3m MS), minesøgefly.

7 stk. Siebel (SI-204D), hvoraf en var havareret.

33 stk. Bücker Bestmann (BÜ/181), skole- og træningsfly.

Da flyvepladsen den 3. maj om morgenen blev angrebet af 2 stk. Mosquito fra Royal (Canadian) Air Force (RCAF) 406 Squadron, var der således i alt parkeret 54 fly på pladsen.

Ved angrebet blev 10 fly helt eller delvis ødelagt, nemlig 3 JU-52/3m, 5 JU-52/3m (MS) og 2 Siebel (SI-204D), medens samtlige Bücker Bestmann (Bü-181) undgik beskydning¹⁸.

Angrebet fandt sted i de tidlige morgentimer den 3. maj, og der er grund til at antage, at angrebet tog sin begyndelse mellem kl. 0405 og kl. 0415 dansk tid¹⁹.

De britiske oplysninger fremgår dels af 406 Squadron (100 Group) »Operations Record Book« (operationsdagbog) og dels af de individuelle »Combat Reports« (missionsrapporter).

Det fremgår af 406 Squadrons operationsdagbog, at der har været fløjet træningsflyvning i løbet af den 2. maj om eftermiddagen. Som øvelsesobjekter angives »Night Fighter Tactics« og én-motoret anflyvning og landing. - Herefter står følgende anført i dagbogen²⁰:

»No operations were called for at night but two rangers were volunteered to Denmark which resulted in a highly successful effort when F/O J. H. Wyman and F/L Greene destroyed three JU-652's and a JU-352 and damaged three JU-52's on the ground at Marrebæk, while F/O J. T. Caine D.F.C. & Bar with F/O

B. F. Tindall (English) destroyed two more JU-52's at the same place...

Night Flying time: 9,35 hours.«

Det må i høj grad forekomme usædvanligt, at besætningerne - som ovenfor angivet - har meldt sig frivilligt til en operativ mission, og dette forhold kan kun skyldes at krigens afslutning var nært forestående. Den sædvanlige beordring af missioner fra »Group-level« har vel fortsat til det sidste, men hvis der ingen rekvissioner har foreligget, har eskadrillerne tilsyneladende haft meget frie forhold²¹.

I 406 (RCAF) Squadrons logbog over flyvningerne står følgende data anført vedr. start- og landingstidspunkter:

Mosquito NF XXX (NT 539) equipped with Mark X A.I. and Monica²².

ATD Volkel: 0155 - ATA

Manston: 0715 (callsign: »Verdict 22«).

Mosquito FB VI (RS531).

ATD Volkel: 0235 - ATA

Manston: 0650 (callsign: »Verdict 20«).

En kalkulation på flyvetid versus distancer giver en »computed ground-speed« på ca. 198 kts »eastbound« og ca. 170 kts »westbound«²³.

Hvorledes missionerne er forløbet kan i nogen grad rekonstrueres ud fra de to besætningsmissionsrapporter, der ret detaljeret beskriver selve angrebene udførelse²⁴.

»Verdict 20« (Caine og Tindall):

Besætningen anfører i deres »Combat Report«, at de var i luften fra »Volkel« kl. 0230z på en Ranger »Flare-dropping« opgave sammen med »Verdict 22«, der skulle gå til Københavns-området og »Marrebæk«²⁵.

Da Caine straks efter start forsøgte at kalde »Verdict 22« på den aftalte frekvens, fik han intet svar, men han fortsatte i håb om at opnå kontakt senere. Gentagne opkald under vejs forblev ubesvaret, hvorfor Caine og Tindall valgte at fortsætte for sig selv direkte til »Marrebæk«.

De fik landkending ved Møens Klint, og var således kommet en smule for langt, men vejret var godt, og da belysningsforholdene tillod navigatøren at navigere visuelt ved hjælp af kortet, blev det besluttet at sætte kurs imod Gedser og forsøge at droppe de medbragte faldskærmsblus over »Marrebæk«.

Idet man havde beregnet, hvor mange sekunder det ville tage at tilbagelægge de 5 sømil fra Gedser Odde til flyvepladsen, kastede man faldskærmsblussene kl. 0410, da tiden var udflyet, og konstaterede bag efter, at man havde ramt ganske godt²⁶.

Da Mosquito-flyet cirklede ned efter i en spiral for at komme under