

**På sporet af Halifax-bombeflyet BB378 fra 138. Squadron, RAF Tempsford
Flyet nødlandede nær Ugerløse den 11.12.1943**



Detektorsøgning efter vragele fra BB378

I forbindelse med en kommende udstilling på Holbæk Museum om Halifax-bombeflyet BB378 i maj 2015 arrangerede arkæolog Martin Pavón i samarbejde med lokalhistoriker Jan Christensen en detektorsøgning for at lokalisere nødlandingsstedet og finde vragele til udstillingen. Jan Christensen er i gang med at skrive en bog om historien bag BB378. Ca. 25 personer deltog i detektorsøgningen, bl.a. undertegnede og en del andre medlemmer af Kalundborg Arkæologiforening, der er tilknyttet Kalundborg Museum. Holbæk Museum og Kalundborg Museum er begge en del af Museum Vestsjælland.

Marken hvor BB378 nødlandede syd for Holbæk, er kendt, men stor, og er stadigvæk under landbrugsdrift. Man vidste ca. hvor nødlandingen fandt sted, men der var ingen synlige tegn tilbage eftersom marken har været under plov i de 70 år der er gået siden nødlandingen. Første opgave var derfor at finde det nøjagtige nødlandingssted.

Heldigvis var der kun meget lidt metal på marken generelt, og det vi fandt, var næsten udelukkende jerngenstande fra landsbrugsmaskiner. Efter godt en par timers søgning på marken fandt vi to områder med nittet og smeltet aluminium der sandsynligvis stammede fra BB378. Derudover var der lidt vragele spredt tyndt ud over marken, nok fordelt af landbrugsaktivitet. Fundene fra de to områder blev ikke gps'et individuelt da det ikke gav nogen mening undersøgelsens formål taget i betragtning. I stedet noteredes koordinaterne på de to vragedelsfelter og koncentrationen af smeltet aluminium.

Fundene er nu vasket, sorteret og fotograferet. Denne orientering er primært tiltænkt de personer der deltog i eftersøgningen, for at give dem en ide om hvad vi samlet har fundet, og for at bekræfte at fundene stammer fra BB378. Fundet af en kontakt fra instrumentbrættet, aluminiumsplader med fabrikationsnumre og inspektionsstempler, et engelsk .303-kaliber patronhylster dateret 1941 og fragmenter af Mill's håndgranater bekræfter at det er vragele fra BB378.

Hermed følger en kort gennemgang af fundene fra detektorsøgningen den 14. februar 2015 – tak til alle der deltog

David Barry, formand, Kalundborg Arkæologiforening, 23.02.2015
David@Barry.DK

Historien

HAL BB378 var på en SOE-mission da flyet den 11. december 1943 nødlandede mellem Ugerløse og Store Merløse nordøst for Bonderupgård, Bonderupvej 150, 4370 Store Merløse.

"Den var kort før kl. 02.00 skudt i brand af en tysk Ju88 over Sjællands højeste punkt Gyldenløveshøj, hvor chefen for SOE i Danmark Flemming B. Muus skulle være sprunget ud med faldskærm. Nødlandingen forløb perfekt, og få minutter efter stod alle 9 ombordværende uskadte på Bonderupgaard's marker og så på det brændende vrage. De allierede flyvere blev inddelt i to hold på henholdsvis 3 og 5 mand, der skulle søge i udpegede retninger efter hjælp fra lokalbeboere, mens Muus selv fortsatte alene mod København. De 3 officerer kom hurtigt i kontakt med personer med nær tilknytning til modstandsbevægelsen, og få dage efter var de udskibet til Sverige. De 5 underofficerer gik det knapt så godt. Søndag den 13. december gik de ind hos en gårdejer i Ølsted ved Frederikssund. Gårdejeren ringede øjeblikkelig til det danske politi, og herfra blev den tyske værnemagt underrettet. I løbet af natten blev de 5 flyvere afhentet og overført til Høvelte Kaserne". (fra : <http://www.airmen.dk/p247.htm>)

Læs mere om missionen, nødlandingen og flugten på:

<http://www.airmen.dk/p247crash.htm> og <http://www.airmen.dk/p247fryda.htm> og <http://www.holbmus.dk/filearchive/1615.pdf>

Se også Halifax BB378 på Facebook.

Nødlandingen

I et gammelt diskussionsforumsindlæg på Internettet fandt jeg billeder af en rapport om tabet af BB378 (se s. 5). Den ser ud til at være skrevet under krigen. Ikke alt kan læses, desværre. Oplysningerne der kan hjælpe os i søgningen efter vragele, er følgende:

5. Jagerflyet foretog et nyt angreb og beskadigede krængeroret og højderoretog satte ild til styrbordsvingen. Andenpiloten kaldte ud til piloten at vingen brændte, og piloten mente at branden var mellem de to motorer og måske var opstået i brændstoftank nr. 1.

- 6.** Piloten indså med det samme at det var nødvendigt at nødlande med det samme, da flyvemaskinen var næsten ukontrollerbar, det var umuligt at lave undvigemanøvrer, og jagerflyet angreb fortsat.
- 7.** Andenpiloten advarede resten af besætningen om at de skulle indtage deres nødlandingspositioner, og disse blev indtaget før Halifaxen ramte jorden ca. kl. 01.50 mellem Taastrup og Bonderup, ca. 24 km syd for Holbæk.
- 8.** Under det første angreb fløj Halifaxen med flaps ca. 30° nedad, men piloten drejede flapperne op under angrebet, og det var muligt for ham at sænke dem fuldstændig under nødlandingen, som blev vellykket gennemført på en frossen pløjemark, uden at nogen af besætningen kom noget til. Lige før han ramte jorden, nåede piloten at gasse ned på motorerne, og flyvemaskinens trimklapper var omkring trefjerdedele fremme, så han skulle virkelig presse hårdt på kontrolroret for at forhindre at næsen løftede sig.
- 9.** Jagerflyet, som må have været fløjet af en meget vovet pilot, angreb igen forfra, lige før Halifaxen nødlandede, men hans ild skød forbi, og det lykkedes haleskytten at affyre sit skyts inden jagerflyet drejede væk. Under angrebet affyrede han skyts fire gange, men resultatet blev ikke observeret.
- 10.** Efter at have ramt jorden gled Halifaxen hen ad jorden et stykke, og næsen krøllede sig sammen og skubbede instrumentbrættet længere ind i cockpittet. Ingen ny brand opstod under ulykken, men ilden i vingen spredte sig hurtigt. Der var ingen eksplosioner mens flyet var i luften.
- 11.** Piloten kom ud af flyvemaskinen gennem toplemmen, som han havde kastet af på vej ned. Resten af besætningen kom ud gennem den øvre lem i den bagerste del af skroget, af hvilke navigatøren og radiooperatøren kom ud sidst. Haleskytten havde en del besvær med at komme ud af sit tårn da han var generet af sin flyverdragt.
- 12.** Efter at besætningen havde forladt flyvemaskinen, bredte ilden sig hurtigt, og flere eksplosioner indtraf, hvoraf den første skete ca. et kvarter efter ulykken. Et billede i de lokale aviser viste at flyvemaskinen var totalt ødelagt bortset fra halepartiet bag indgangsdøren.

REPORT OF THE PILOT OF THE HALIFAX
 NO. 11
 HALIFAX, CANADA
 1943

Aircraft: Halifax II 8493
 Carrying neither anti-aircraft turret nor (MAGNUM).
 Date of Loss: 19 2nd December, 1943.
 Cause of Loss: Fighter followed by fire.

Information from:
 W/O. Carter A.O. Pilot and Captain on 17th operation
 W/O. Fry S.A. Navigator on 17th operation
 W/O. Howell E. Wireless Op. on 17th operation

Details of Crew:
 1st Pilot: W/O Harold E. All got out of aircraft safely. Present fate unknown.
 Pilot: Sgt. Andrew S.
 Bomb aimer: S/O. James S.A.
 Air Gunner: Sgt. Keith S.A.
 Air Gunner: Sgt. Hugo S.A.

Remarks:
 1. The aircraft took off from Tangier on 21.30 hours after being delayed several by frost on the aircraft. This had been cleared from the wings and was being cleared from the rear turret, which the Gunner had reported to be being frozen, when an officer on the ground ordered the aircraft to take off at once, so it was just the latest permissible time for take-off and the frost would blow from the turret in the air. The frost did not, however, blow. Visibility from the turret was only slightly improved when the Halifax was three quarters of the way across the North Sea, and the Captain came to the fact that visibility from the turret was partly responsible for the subsequent loss of the aircraft.

2. The Halifax came to anchor at Ormskirk at a height of 2000 ft. and this height was maintained until the aircraft was approximately 30 miles West of Ormskirk when course was altered for the coast and the Halifax came down to about 500 ft. About 4 minutes before reaching the coast, the pilot climbed 2,500 ft. to check a gas point and then crossed the coast in a line due to about 300 or 400 ft. at which height he remained while over Ormskirk, descending again to about 100 ft. to cross the sea on route to Iceland.

3. After crossing towards the West of Iceland, the Halifax which was flying in bright sunlight and perfect visibility climbed to about 600 ft. and was ordered to carry out the task when the Bomb Aimer saw the shadow of another aircraft cross their track. The Flight Engineer at once went to the controls to keep a look out and shortly afterwards, at about 0445 hours, he reported a plane flying very close to the Halifax at a considerably greater height. A minute later he reported that the fighter had turned and was coming in to attack from within 200 yards, out of the sun.

4. The Halifax dived to tree top height and turned to starboard followed by a steep turn to port, just as the fighter opened fire with tracer from the port gunner. The first burst damaged the nose of the Halifax, and got the left and maining lights out of action, with the result that the Pilot received no instructions for evasive action and could only wave and keep her to prevent the fighter from getting below the Halifax.

5. The fighter made a second attack and damaged the aircraft and destroyed the left and maining lights. The second pilot climbed to the pilot. That the wing was in fire and the pilot believed that it was because the two engines had been originated from the 1st tank.

6. The Pilot at once decided that it would be necessary to crash land immediately as the aircraft was very nearly uncontrollable; evasive action was impossible and the fighter was still attacking.

7. The second Pilot warned the rest of the crew to go to crash stations and these were taken up before the Halifax struck the ground at approx. 0130 hours between KESSEP and BAKSEPP, about 15 miles South of HOLEST.

8. At the time of the first attack, the Halifax was flying with about 30° flap lowered, but the pilot raised the flaps during the combat and was able to land the fully for the crash landing which was carried out successfully with no injuries to the crew in a frozen ploughed field. Just before touching down the pilot throttled back the engines and the trim of the aircraft was about three quarters forward so that he had to exert considerable pressure on the control column to prevent the nose from rising.

9. The fighter, which must have been flown by a very daring pilot, attacked again from astern, just before the Halifax touched down, but his fire overshot and the Bomb Gunner managed to get in a burst as he broke away above. During the combat he fired 4 bursts in all, but the result was not observed.

10. After touching down the Halifax skidded along for some distance and the nose locked and pushed back the instrument panel. No further fire broke out in the crash although the fire in the wing was spreading rapidly. There was no explosion in the crash.

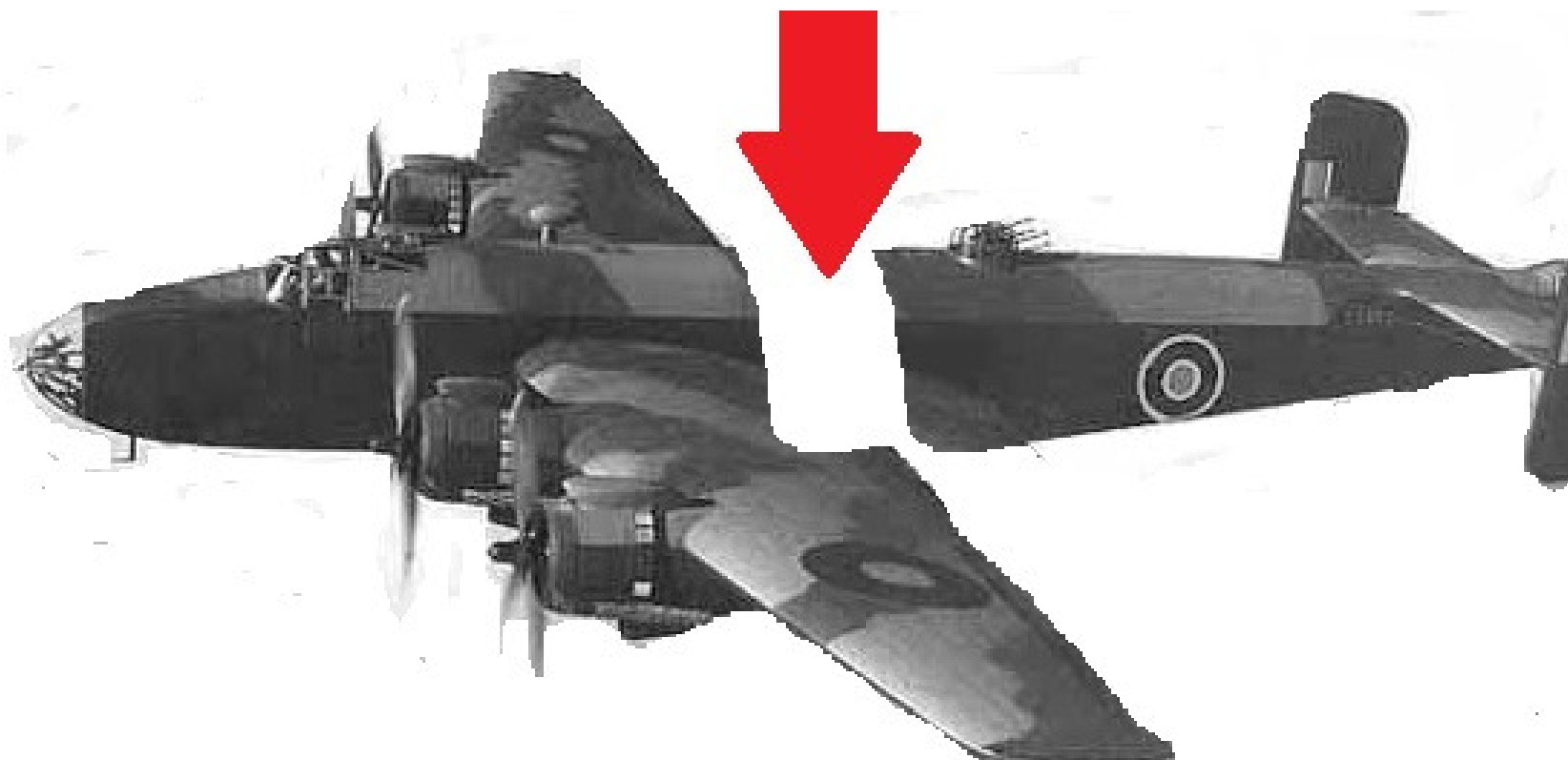
11. The Pilot left the aircraft through the top hatch which he had jettisoned in the way down and the rest of the crew came out through the upper hatch in the rear fuselage, the Navigator and Wireless Operator being the last to leave. The Bomb Gunner had some difficulty in getting out of his turret as he was encumbered by his flying suit.

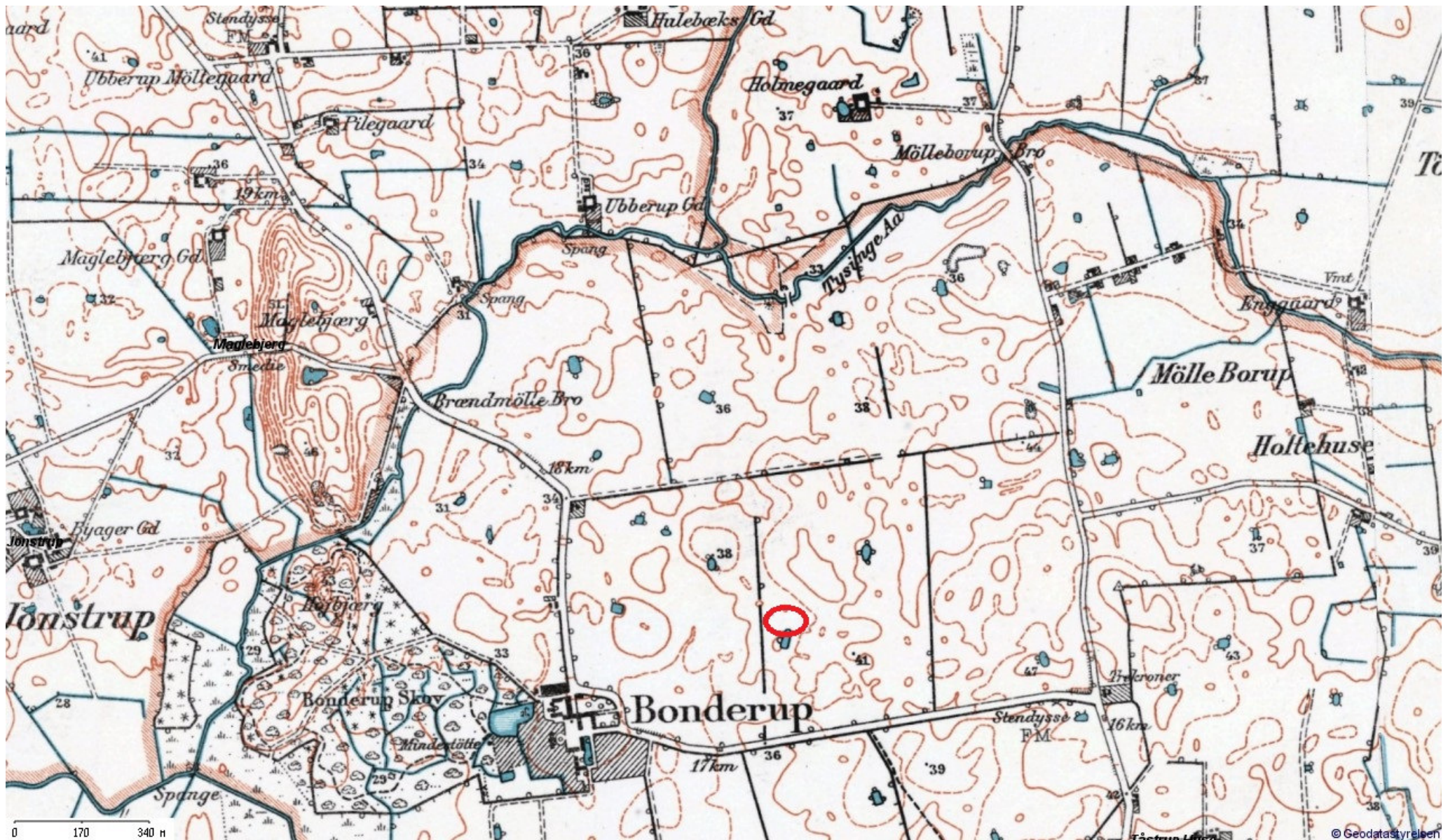
12. After the crew left the aircraft the fire spread rapidly and several explosions occurred, the first being about a quarter of an hour after the crash. A picture in the local newspapers showed that the aircraft was completely destroyed apart from the tail portion aft of the entrance door.

Den engelske rapport, nok fra krigens tid, om tabet af BB378 fundet på et gammelt Internet-diskussionsforum. Kvaliteten er dårlig og ikke alt kan læses, desværre. Jeg har her oversat punkt 5-12 der handler om selve nødlandingen.

HAL BB378 efter nødlandingen.

Som det fremgår af billederne, var det kun den bagerste del af flyet der stadigvæk var nogenlunde intakt efter nødlandingen og den efterfølgende brand og eksplosionerne, selv om flyvemaskinen ifølge ovennævnte rapport var intakt på nødlandingstidspunktet. Resten, foran den røde pil, blev ødelagt af brand og eksplosioner. Der burde derfor ligge virkeligt mange små vragsdele og ammunition tilbage på jorden ved nødlandingsstedet.





Nødlandsstedet markeret på et kort fra 1945. Ifølge en af officererne, C.W. Fry, tog han og de to andre officerer nordpå. Da de kom til en bæk (formentlig Tysinge Å), drak de lidt vand og klippede deres lange flyvestøvler ned til almindelige støvler og smed den øverste del i vandet. De kunne se vraget brænde i det fjerne.



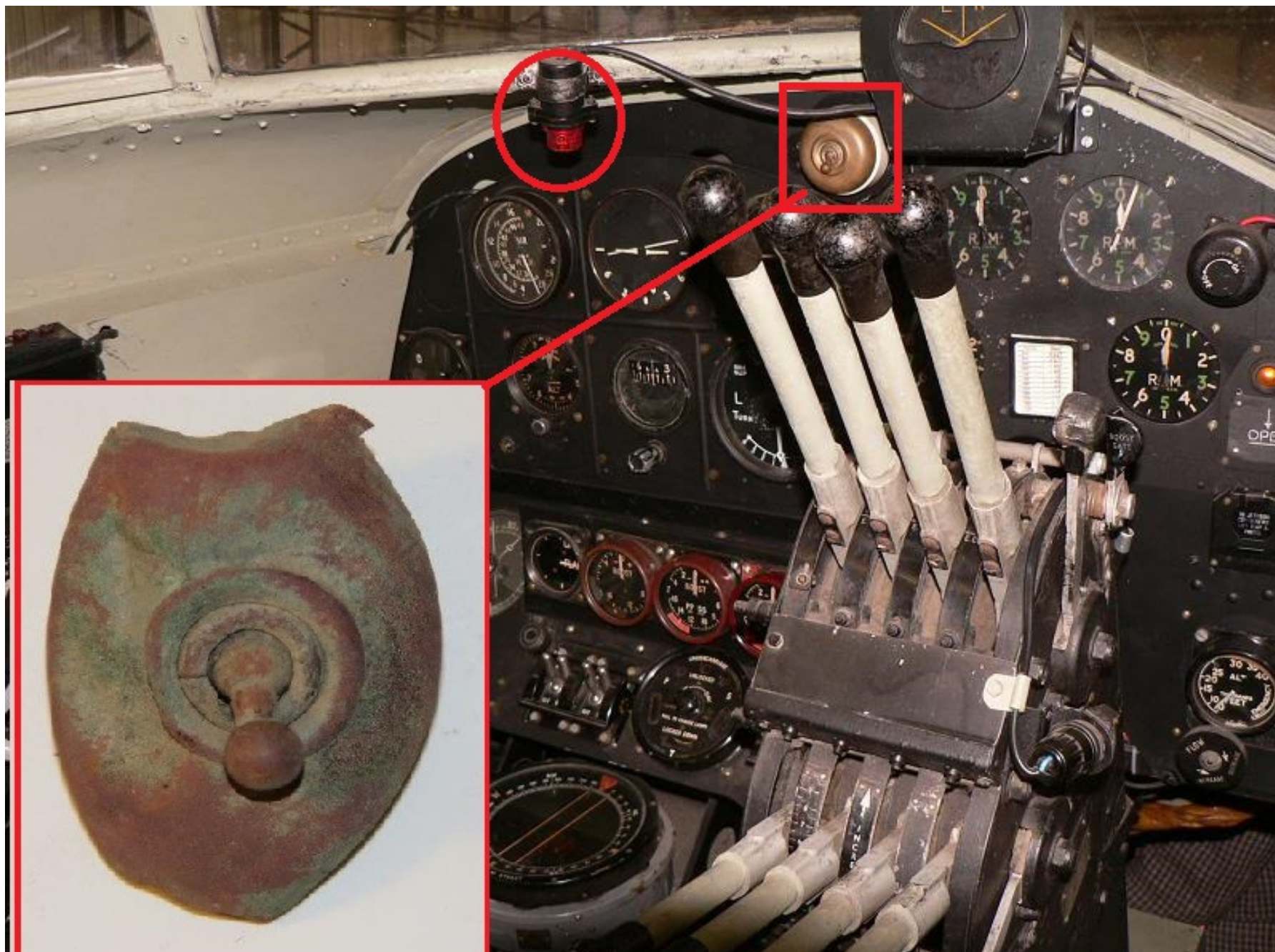
Vragdelsfelt 1 og 2 markeret efter gps-kordinaterne. Den blå cirkel indikerer hovedkoncentrationen af vragdele inden for felt 1. Felt 1: Centrum WGS84 669961/6161556. Felt 2: Centrum WGS84 669991/6161507.



Detektorsøgning efter vragdele fra Halifax BB378. Hvert flag markerer et fund.



Vragdelsfelt 1.



Definitivt bevis på at vragedelene kommer fra Halifax BB378 – et af fundene er en kontakt fra instrumentbrættet. Vi fandt også et stykke rødt plexiglas, muligvis fra en lampe i cockpittet.



Kontakten fundet på vragedelsfelt 1.



Vragdelsfelt 1: Smeltet aluminium fra det brændende vrag af BB378 (100 stk., 3 kg).



Vragdelsfelt 1: Nærbillede af smeltede aluminiumsklumper.



Vragdelsfelt 1: Pladealuminium, nogle med nitter (74 stk., 540 g).



Vragdelsfelt 1: Nærbillede af nittede aluminiumsplader.



Vragdelsfelt 1. Konisk aluminiumsstand.



Vragdelsfelt 1: Aluminiumsrør (19 stk., 150 g).



Vragdelsfelt 1: Forskellige genstande, bl.a. kontakten fra cockpittet, to patroner fra en signalpistol og et engelsk .303-kaliber patronhylster.



CP 1941 VII	CP 43 VII	CP 44 VII	
 UK : (GB) Greenwood and Batley, Leeds			
			
GB 37 VII	GB 1939 VII	GB 1940 VII	GB 1941 VII

Vragdelsfelt 1: Patronhylster. Identificeret som en .303-kaliber Mk. 7-patron til et 303-kaliber Browning maskingevær, hvoraf der var 4 om bord på BB378. Fabrikeret af Greenwood and Batley, Leeds, UK i 1941 (se billedet til højre).



Vragdelsfelt 1: Smeltet kobber.



Vragdelsfelt 1: Diverse jerngenstande fra BB378, bl.a. fragmenter af håndgranater – se næste side.



Vragdelsfelt 1: Fragmenter af Mill's håndgranater (th.) som BB378 skulle levere til modstandsbevægelsen.



Vragdelsfelt 1: Aluminiumsplade med fabriktionsnumre og inspektionsstempler.

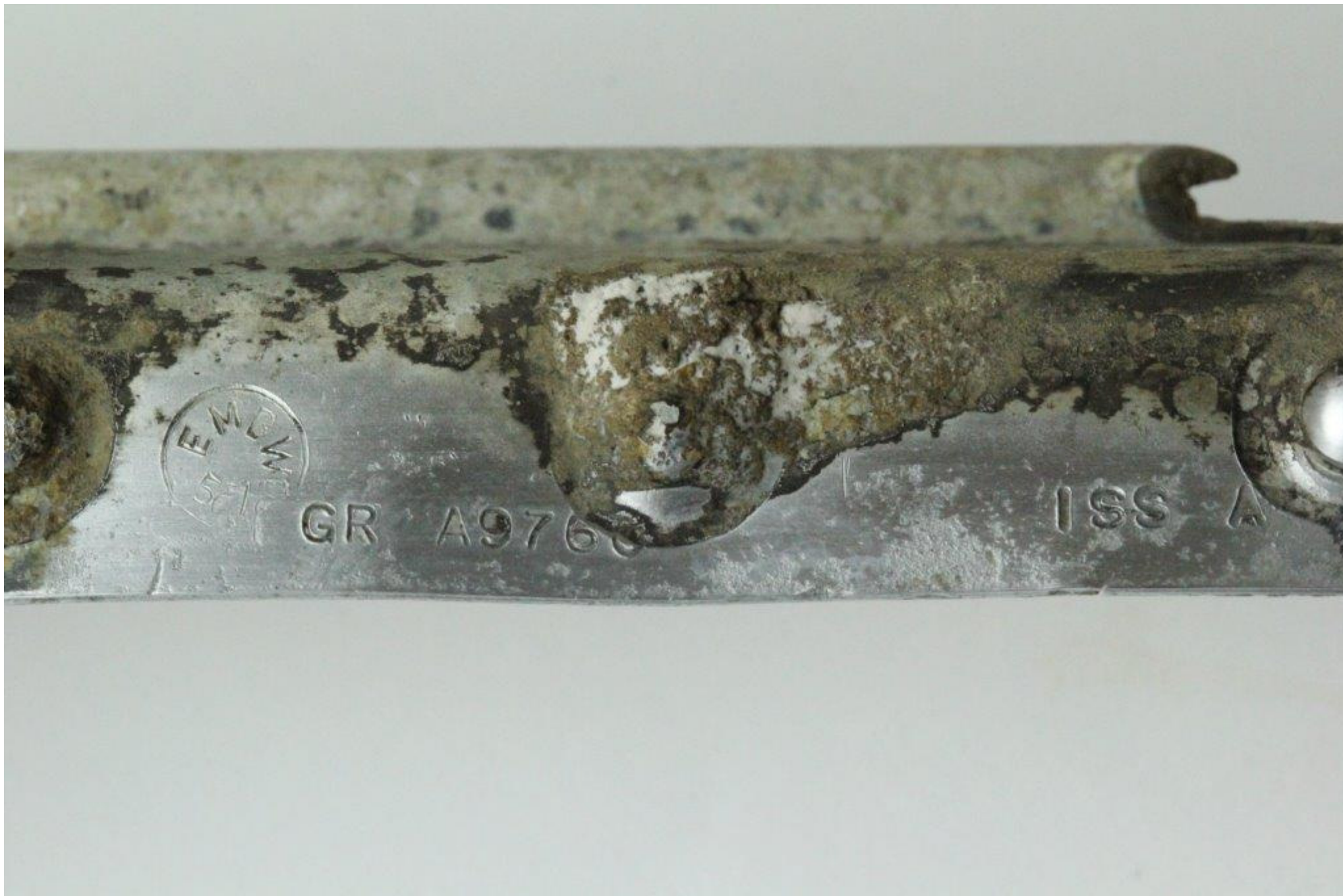
Om pladen skriver Jan Christensen:

På denne hjemmeside er der lidt information om andre Halifax-fund. <http://www.yorkshire-aircraft.co.uk/aircraft/jp182.html>

Hvis vi starter med vores metalplade, hvor der er indgraveret: 5708 B2 ISS D EM LF AF 34328 EMBW 45, så kan "EMB" genfindes på flere fotos på ovennævnte side. EMBW er et inspektionsstempel fra en Halifax-fabrik. Se også dette fund, hvor der er visse ligheder til vores nummer 5708 B2 ISS D: <http://www.yorkshire-aircraft.co.uk/aircraft/11505w.jpg> og <http://www.yorkshire-aircraft.co.uk/aircraft/11505.html>



Aluminiumsstykke med fabriktionsnumre/inspektionsstempler.



Aluminiumsstykke med fabriktionsnumre/inspektionsstempler.



Aluminiumsstykke med fabriktionsnumre/inspektionsstempler.



Aluminiumsstykke med fabriktionsnumre/inspektionsstempler.



Aluminiumsstykke med fabriktionsnumre/inspektionsstempler.



Aluminiumsstykke med fabriktionsnumre/inspektionsstempler.



Aluminiumsstykke med fabriktionsnumre/inspektionsstempler.



Vragdelsfelt 1: Plexiglas. Det røde kunne være fra en lampe i cockpittet. Begge farver plexiglas kunne stamme fra vingelysene.



Vragdelsfelt 1: Diverse genstande, muligvis fra BB378.



Vragdelsfelt 1: Jern- og messingmotordel.



Vragdelsfelt 1. Nærbillede af motordelen.



Vragdelsfelt 1. Nærbillede af motordelen.



Vragdelsfelt 1. Nærbillede af motordelen.



Vragdelsfelt 2: Diverse vragdele fra BB378.



Tre store stykker aluminium fra skoven ved siden af områderne med vragdele.



Vragdele fra resten af marken mellem vejen og nødlandingsstedet.



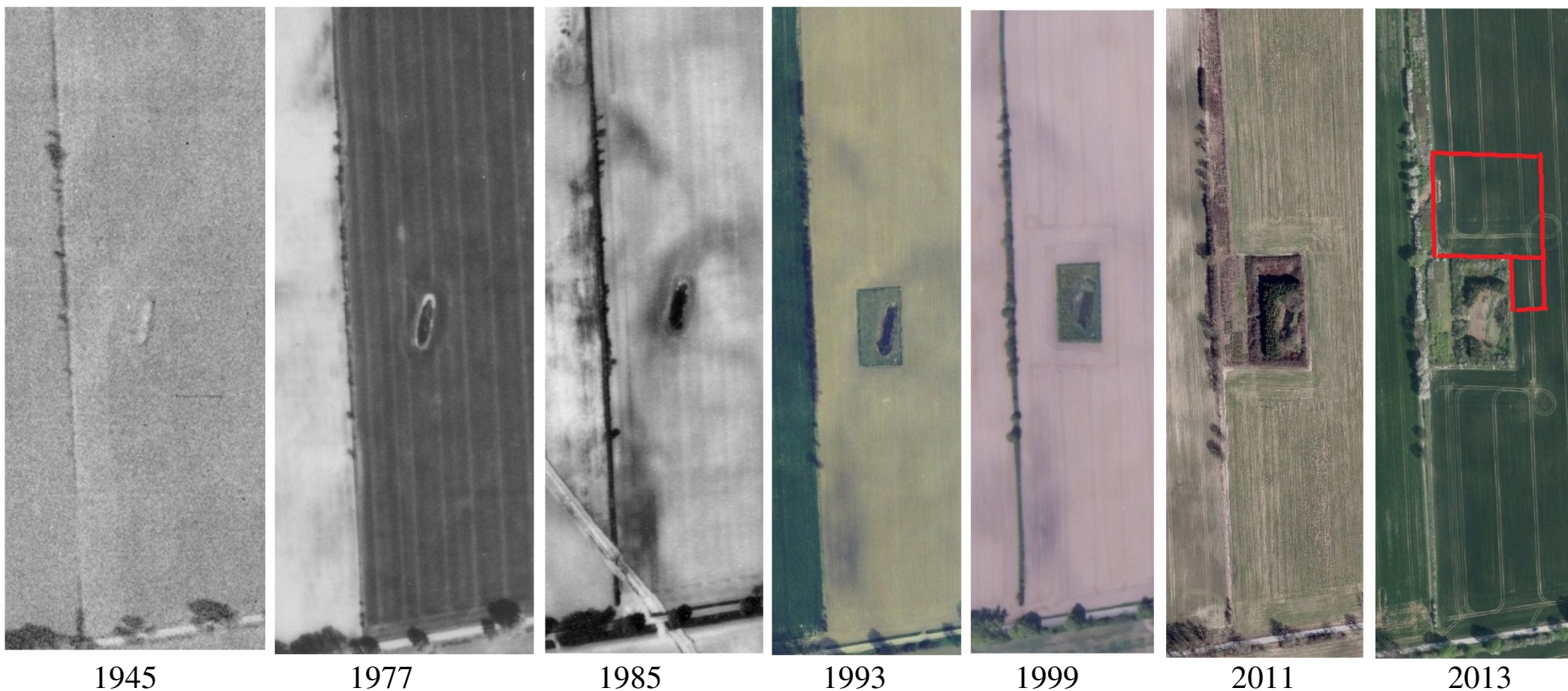
Vragdele fra resten af marken mellem vejen og nødlandingsstedet.



Aluminiumstykker med skrift. På det nederste står der "Warrington First Quality". Usikkert om de er fra BB378.



Genstande fundet på bakken nord for vragedsfelt 1. Nogle af delene er nok fra BB378's elektriske system.



Nødlandingsstedet. De to vragedsfelter er vist for 2013. Skoven ved siden af vragedsfelterne eksisterede ikke i 1945 og er plantet efter 1999. Hele nødlandingsstedet var under plov i 50 år, og en stor del af det i 60 år. Det er sandsynligt at der ligger mange vragede i skoven, så det er ønskeligt af fortsætte detektorsøgningen der og på marken vest for vragedsfelterne. Tre store stykker aluminium er allerede fundet i skoven.