

Junker 88

ID: 1090

[OK] Verificeret position

Sikker pos.

Position & Dybde

Breddegrad (ED50)

55:08,77N

Længdegrad (ED50)

12:36,57E

Dybde (top)

24m

Dybde (bund)

27m

GPS (ED50)

D.55:08,781 12:36,555

GPS (WGS84)

55:08,736N 12:36,500E

Stævnretning

176

Afstand til kyst

16,2 km

55,1456°N, 12,6083°E

Beskrivelse

Kilde:\$.Dyk! nr 6/1997: Artikel af Thomas Nielsen, Dykkerklubben Helgoland FORLISSET: Del er morgen den 21. april 1943. Fiskeskipper N. K. Graulund ligger med sin kutter ca. sømil S< for Rødvig, da han ser et fly styrte i havet, Graulund indstiller straks fiskeriet og sejler hen mod nedstyrtningsstedet. Femten minutter efter er han på stedet, men på trods af en grundig eftersøgning finder han ingen overlevende. Det eneste, han ser, er en gummibåd og en pressening, der flyder rundt på vandet, og efter en time sejler han videre for at fortsætte sit arbejde. Senere meddeles det fra dansk side, at en tysk natjæger er styrtet ned i Faxe Bugt med tab af alle ombord. <rsagen til nedstyrtningen blev hurtigt kædet sammen med den meget berømte og store indflyvning, som blev foretaget af de allierede natten mellem den 20, og 21. april 1943. Dette kunne dog ikke være mere forkert. Den store overflyvning: Målet for nattens store togt var de tyske byer Stettin og Rostock. Der blev ialt afsendt 425 fly, og de havde ingen vanskeligheder ved at bombe de industriområder, skibsværfter og marineinstallationer, der var udset som mål i Stettin. Knap så effektivt gik det i Rostock, hvor et røgslør dækkede det meste af målområdet. Alligevel meddelte Wehrmacht efter angrebet, at der var nedkastet omkring 1500 brand-bomber, hvorved mange huse og en Heinkel- montagehal var blevet ødelagt. Men nedstyrtningen i Faxe Bugt havde altså intet med nattens togt at gøre. Det var nemlig et ubevæbnet skolefly, der var afsendt i de tidlige morgentimer. Blindflugschule 4 i Kastrup: Flyt tilhørte Flugzeugfuhrerschule B34 (FFS B34), der var beliggende i Kastrup. Denne enhed blev opført i Wien-Aspern i september 1940, og hed oprindelig Blind-flugschule 4. I april 1941 blev skolen flyttet til Kastrup, og den 15. oktober 1943 omdøbtes skolen til FFS B34. Chefen for skolen var Oberstleutnant Hermann Ritter v. Lechner.

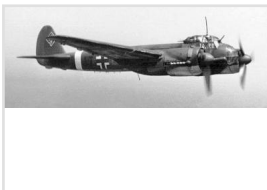
Enheden fortsatte med uddannelses- flyvninger indtil oktober 1944, hvor brandstofsituationen var blevet så kritisk, at man ikke kunne fortsætte flyvningerne. Alligevel blev Flugzeug- fuhrerschule B34 først officielt opløst den 4. februar 1945, hvorefter en del af personellet blev overført til landstyrker på østfronten. Blindflyvningsskolens formål var at videreuddanne blandt andet transport- piloter til at flyve de vanskelige natjægertogter. Uddannelsen, der typisk tog ca. 6 uger, foregik ved, at pilotere sammen med en instruktør trænede i fly, hvor ruderne var tildækkede. Pilotere måtte derfor alene navigere og flyve ud fra de anvisninger, som deres instrumenter kunne give dem. At det ikke var nogen nem opgave ses af en del uheld og nødlandinger, som blev foretaget rundt omkring i Danmark. Det forliste fly: Den maskine, der gik tabt i farvandet S< for Rødvig den 21. april 1943, var en Junkcr 88 type A-5, der var blevet ombygget til en type A12. A-12 flyene var skolefly til blindflyvning. Under vores dykninger på vraget har vi hverken fundet rester af maskingeværer eller ammunition, hvilket skyldes, at dette blindflyvningsfly ikke fløj med bevæbning. Alle fly fra blind- flyvningsskolen havde desuden to gule bånd malet omkring flykroppen, hvilket tjente som advarsel til alle andre fly om, at det var et blindfly. Den forliste Junker 88æer havde Werk nr. 708B (byggenr.), og kodet PK+DJ (nummer på siden). Hvornår Werk nr. 7068 er blevet bygget, er svært at sige nøjagtigt. Produktionen af flydele blev foretaget på mange små produktions- steder rundt om i Tyskland, for til sidst at blive færdigmonteret på et bestemt sted. Denne fremstillingsmåde gjorde, at det stort set ikke var muligt at sætte Tysklands flyproduktion ud af spillet. Den færdige maskine var 14,4 meter lang og havde en spændvidde på 20,0 meter. Med sine to Ju-Mo 211 motorer kunne flyet skyde en fart af 472 km/t. Besætningen på det nedstyrtede fly bestod af fire mand: Oberfeltwebel Kristian Marx var flyvelærer, Feltwebel Georg Glockner radioinstruktør, Feltwebel Fritz Streulig flyveelev, og Gefrieder Gunter Woidneck var telegrafistelev. Ingen af de fire overlevede nedstyrtningen, og så vidt vides blev ligene senere fundet og begravet på en kirkegård i Køben- havn. Vi har dog ikke kunnet finde ud af, hvilken kirkegård der er tale om. Efter nedstyrtningen skulle der gå 55 år, før dykkerklubben Helgoland første gang besøgte vraget. Vraget lokaliseres: I pinsen 1995 var klubben på togt med dykkerskibet "Olga". Vi havde fået positionen på flyvraget af Malmø Sportsdykkerklub, og det var derfor en smal sag at finde vraget. Efter at have kastet vragsøjlen, var det et par spændte dykkere, der foretog det første dyk på vraget. På en række efterfølgende dykninger tik vi fotograferet og opmålt vraget, så vi kunne lave en ordentlig skitse. Med de få oplysninger, vi havde fundet frem til, henvendte vi os til Ib Lødsen fra Danmarks Fly-historiske Selskab for at få hjælp til at identificere flyet. Ib kunne ret hurtigt fortælle os, hvad vi skulle kigge efter, og sidst i 1996 fandt han så frem til flyets historie og forlisdato. En tur rundt på vraget: Det er muligt at følge fuselagen i hele sin længde, men man finder hurtigt ud af, at det er denne del af vraget, der er i dårligst stand og derfor mindst interessant. På grund af de mange huller er der mange steder, man kan se ned i flyet. De fleste steder er der dug kun siderne tilbage. Haleenden er stort set ødelagt og rager kun ca. 0,5 meter op over bunden. Kun lidt af haleroret er frilagt, og det meste ligger næsten helt begravet i mudderet. Beslaget, hvor baghjulet har siddet, kan stadig ses (1996). Til gengæld er begge flyets halefiner intakte. De ses tydeligt, selvom de kun lige rager op over bunden. Når man svømmer hen over dem, ses de i et tydeligt omrids mod bunden. De flyet ligger med bunden opad, kan man på begge vinger se resterne af hjulkasserne. Disse sidder i ca. 1,5 meters afstand målt fra cockpittet, og hvis man ser godt efter, kan man se dele af landingsstellet og diverse beslag nede i hjulkasserne. Motorerne er væk, og det vides, at i hvertfald den ene er blevet bjærget. Begge vinger sidder intakte på fuselagen. Alt afhængig af

muslingelagets tykkelse kan man med et par skarpe øjne se en del af flyets mærke på den højre vinge. Lad være med at skrabe muslingerne af, idet man herved både fjerner malingen og ødelægger mærkerne. På bagsiden af vingerne er der faldet dele af, og disse ligger nu løst på bunden. Forkanten af vingerne er næsten i flugt med det afbrækkede cockpit. Den forreste del af cockpittet har næsten udelukkende været af glas, og er som tidligere nævnt helt væk. Cockpittet er derfor helt åbent fortil. Inde i cockpittet kan man se instrumenter og forskellige løsdele, som vi ikke har haft mulighed for at identificere nærmere. Det ene af sæderne ses bagerst i kabinen. Tilstand: Selve vraket er som helhed i rimelig god stand. Vingerne sidder stadig fast på fuselagen (flykroppen) og er den bedst bevarede del. Den bagerste 1/3 del af fuselagen er brækket en smule bagbord. Det er ikke noget stort vrag, så det skulle ikke volde problemer for nogen at finde rundt på det. Længden er kun 10,3 meter og spændvidden 19,6 meter (opmålt april 1996, Helgoland). Flyet har oprindeligt været lidt længere, end det er idag, idet det forreste af cockpittet er blevet ødelagt ved nedstyrtningen. Pas på vraket! Vi har på vores dykninger på flyet valgt IKKE at binde fast i vraket, da det er ret spinkelt og hurtigt. bliver ødelagt, hvis der ankres op i det. Selvom vraket ikke er særlig stort og hurtigt overset, og der mange fine detaljer, som man kan studere på nært hold, og vraket er godt til foto- og videooptagelser, når sigtbarheden er til det. Med det seneste dyk den 8. juli 1996 har vi afsluttet vores arbejde på dette vrag, men der skal nok blive gjort plads i kalenderen til et gensyn. Som en af klubbens medlemmer udtrykte det: "et skibsvrag er dejligt, men et fly er spændende". Og det er vi vist mange i Helgoland, der kun kan være helt enige i. Hvis du engang selv får brug for hjælp angående et flyvrag, kan du kontakte Ib på følgende adresse: Ib Lødsen Fly-Arkæologisk Afd. Danmarks Flyvehistoriske Selskab Tindbæk Byvej 25 8900 Randers Kilde:\$.The WarBirds Database 1994 Beskrivelse af flytypen Junker 88: Date: 1939 Description: Twin-engine straight-wing Mission: Bomber Manufacturer: Junkers Flugzeug und Motorenwerke AG Nation: Germany Engine(s): Two 1,200-hp Junkers Jumo 211B liquid-cooled 12-cylinder Vs Versions: Ju.88A (1939) through Ju.88S (1943) Speed: 280 mph (450 km/h) Range/Endurance: 1,056 miles (1,700 km) Ceiling: 26,250 ft. (8,000 m) Armament: 3 machine guns; 3,960 lb. (1,800 kg) bomb payload Crew: 4 Wingspan: 60 ft. 3 in. (18.38 m) Length: 47 ft. 1 in. (14.36 m) Weight: 22,840 lbs. (10,360 kg) Notes: The Ju.88 was the most versatile aircraft produced by Germany during the Second World War. The Ju.88 served as bomber, night fighter (with radar), close-support plane, reconnaissance plane, dive bomber, and torpedo bomber. Its production run was 16,000 planes. (c)Rettet den 10/09-1997. ANDERS CLAUSEN

Sidst rettet af: DykInfo

Dato: 01-01-1753

Billeder (1)



Åbn vraget på din mobil

Scan QR-koden med din mobil for at åbne vraget direkte på vragguiden.dk

www.vragguiden.dk/vrag/1090

