
vol 777A de la BOAC - El vuelo de IBIS

Autor:

Data de publicació: 25-02-2024

Vol BOAC 777A

Accident

Data

1 de juny de 1943

Resum

Atacat per vuit bombarders alemanys Junkers Ju 88 del KG 40, es va estavellar al mar

Lloc

Golf de Biscaia, davant les costes d'Espanya i França

46° 07' 00" N, 10° 15' 00" O

Aeronau

Tipus d'avió

Douglas DC-3-194

Nom de l'avió

Ibis

Operador

British Overseas Airways Corporation (aeronau propietat i operada per KLM)

Inscripció

G-AGBB

Origen del vol

Aeroport de Portela de Lisboa, Portugal

Destinació

Aeroport de Bristol (Whitchurch), Regne Unit

Passatgers

Tripulació

4

Morts

17

Supervivents

0

El vol 777A de BOAC va ser un vol de KLM programat com a vol civil de British Overseas Airways Corporation des de l'aeroport de Portela a Lisboa, Portugal fins a l'aeroport de Whitchurch, prop de Bristol, Anglaterra. L'1 de juny de 1943, el Douglas DC-3 que servia el vol va ser atacat per vuit bombarders alemanys Junkers Ju 88 i es va estavellar al golf de Biscaia, matant els 17 a bord. Hi va haver diversos passatgers notables, entre ells l'actor Leslie Howard.

Una teoria suggereix que els alemanys van atacar l'avió perquè creien que el primer ministre britànic Winston Churchill estava a bord; un altre va suggerir que estava en el punt de mira perquè diversos passatgers eren espies britànics, inclòs Howard. Durant la Segona Guerra Mundial, avions civils britànics i alemanys operaven des de les mateixes instal·lacions a Portela, i espies aliats i de l'Eix observaven el trànsit entrant i sortint. La ruta Lisboa-Whitchurch sovint portava agents i escapava dels presoners de guerra a Gran Bretanya.

Els avions que volaven la ruta Lisboa-Whitchurch van quedar sense molèsties al començament de la guerra, i tant les potències aliades com les de l'Eix van respectar la neutralitat de Portugal. No obstant això, el 1942 la guerra aèria havia començat a escalfar-se sobre el golf de Biscaia, el nord d'Espanya i davant la costa oest de França; el Douglas DC-3 perdut en aquest atac havia sobreviscut als atacs dels caces de la Luftwaffe el novembre de 1942 i l'abril de 1943.

Contingut

Antecedents històrics

Vols BOAC

El vol 777 de BOAC va ser abatut sobre el golf de Biscaia.

Quan va esclatar la guerra a Europa, el Ministeri de l'Aire britànic va prohibir els vols privats i la majoria dels serveis aeris nacionals. Imperial Airways i British Airways Ltd, en procés de fusió i nacionalització com a BOAC, van ser evacuades de l'aeròdrom de Croydon i l'aeròdrom de Heston a l'aeroport de Whitchurch, als afores de Bristol. Després de la caiguda de Noruega, i l'entrada dels Països Baixos, Bèlgica, França i Itàlia a la guerra, només Suècia, Irlanda i Portugal neutrals van romandre com a destinacions europees per al BOAC. [N 1] Al Regne Unit, els avions civils estaven restringits a entre 1.000 peus (300 m) i 3.000 peus (910 m) i només podien volar durant el dia per facilitar la identificació. El govern britànic també va restringir els vols a diplomàtics, militars, VIP i aquells amb l'aprovació del govern. [1]

Avions i tripulacions de vol de KLM escapen a Anglaterra

Foto presa per BOAC a Whitchurch per commemorar el vol número 500 de la línia Bristol-Lisboa el 16 de juny de 1942; l'avió és el DC-3 G-AGBD/PH-ARB Buizerd (brunzit). S'inclou la tripulació del G-AGBB abatut (fila mitjana de Tepas i fila superior de Koning dempeus, ambdues just a l'esquerra de la pala esquerra de l'hèlix del motor).

Durant diverses setmanes abans de la invasió alemanya dels Països Baixos, l'aerolínia holandesa KLM va operar un servei DC-3 directe, sobre l'aigua, dues vegades per setmana, d'Amsterdam a Portugal, evitant l'espai aeri francès, britànic i espanyol per connectar amb el nou servei de hidroavions panamericans dels Estats Units a Lisboa. Quan Alemanya va envair Alemanya al maig de 1940, KLM tenia diversos avions en ruta fora dels Països Baixos. [N 2] Alguns van aconseguir volar a Gran Bretanya, mentre que altres encallats a l'est d'Itàlia van continuar unint territoris britànics i holandesos des de Palestina fins a Indonèsia i Austràlia. El govern britànic va internar els avions holandesos a l'aeroport de Shoreham. Després de negociacions, el Ministeri de l'Aire i el govern holandès a l'exili van contractar l'ús dels avions i tripulacions KLM per reemplaçar els avions de Havilland Albatross en un servei regular entre Gran Bretanya i Portugal, que BOAC va començar el juny de 1940 des de l'aeròdrom de Heston. [2]

Inicialment, es va incloure a la tripulació un copilot britànic (que portava una arma de foc oculta). Després de superar les reserves inicials sobre l'ús de tripulacions holandeses, es van utilitzar tripulacions holandeses, tot i que els vols van utilitzar números de vol BOAC i maneig de passatgers. El contingent KLM estava allotjat a la base de Whitchurch de BOAC.

Operacions

Vista aèria del parc Henderson (2005). Part de l'antiga pista de Whitchurch encara és visible.

El servei entre el Regne Unit i Lisboa operava fins a quatre vegades per setmana. Des del 20 de setembre de 1940, els passatgers van ser volats des de Whitchurch (encara que Heston va continuar com a terminal de Londres per KLM del 26 de juny al 20 de setembre de 1940), i per a Lisboa, l'aeròdrom de gespa d'abans de la guerra a Sintra va ser utilitzat fins a octubre de 1942, quan la nova pista estava llesta a l'aeroport de Portela, a l'extrem nord de Lisboa. [1][3] Al juny de 1943, més de 500 vols KLM/BOAC havien transportat 4.000 passatgers. [4]

Originalment, cinc avions Douglas DC-3 i un Douglas DC-2 estaven disponibles. Amb la pèrdua d'un DC-3 el 20 de setembre de 1940 en un accident d'aterratge a Heston, i la destrucció d'un altre DC-3 al novembre de 1940 pel bombardeig de la Luftwaffe a Whitchurch, només quedaven quatre avions: DC-2 G-AGBH Edelvalk (ex-PH-ALE), DC-3 G-AGBD Buizerd (ex-PH-ARB), DC-3 G-AGBE Zilverreiger (ex-PH-ARZ), i DC-3 G-AGBB Ibis (ex-PH-ALI). [3] El 1939, amb l'augment de les tensions de guerra a Europa, KLM havia pintat els seus DC-2 i DC-3 de color taronja brillant per marcar-los clarament com a avions civils. BOAC va repintar l'avió de camuflatge, amb marques civils britàniques i ratlles vermelles/blanques/blaves com tots els avions BOAC, però sense la Union Flag. Més tard van ser marcats amb els seus noms d'ocells holandesos sota les finestres de la cabina. Els interiors es van mantenir en colors i marques KLM.

Avions civils britànics i alemanys operaven des de les mateixes instal·lacions a Portela i espies aliats i de l'Eix, inclosos britànics, alemanys, soviètics i nord-americans, vigilaven el trànsit. Aquest va ser especialment el cas de la ruta Lisboa-Whitchurch, que sovint transportava agents i escapava dels presoners de guerra a Gran Bretanya. Espies alemanys van ser enviats a les terminals per registrar qui embarcava i sortia dels vols de la ruta Lisboa-Whitchurch. Harry Pusey, oficial d'operacions del BOAC a Lisboa entre 1943 i 1944, va descriure la zona com "com Casablanca [la pel·lícula], però vint vegades". [1] Segons arxius de la CIA: "La majoria dels operatius de l'OSS a Espanya van ser manejats fora de Lisboa sota cobertura no oficial perquè el personal diplomàtic de Madrid va fer una pràctica d'identificació d'agents d'intel·ligència per a la policia espanyola." [5]

Un Douglas DC-3, silueta de nit a Gibraltar per les bateries dels llums de cerca a la Roca, mentre es prepara per a un vol cap al Regne Unit.

Atacs anteriors a la mateixa aeronau

Els avions que volaven la ruta Lisboa-Whitchurch van quedar sense molèsties després del començament de la guerra. Tant les potències aliades com les de l'Eix van respectar la neutralitat de països com Portugal, Suècia i Suïssa i es van abstenir d'atacar els vols d'entrada i sortida d'aquestes nacions. La guerra pel golf de Biscaia, al nord d'Espanya i a la costa oest de França, va començar a escalfar-se el 1942.

El 1941 els alemanys crearen el Fliegerführer Atlantik (Comandament Volador de l'Atlàntic) a Merignac, prop de Bordeus i Lorient, per atacar la navegació aliada. [cal citació] El 1943, els combats sobre la zona s'intensificaren i la RAF i la Luftwaffe augmentaren les pèrdues. [4] Això significava un augment del perill per als avions BOAC que volaven entre Lisboa i Whitchurch.

El 15 de novembre de 1942 el G-AGBB Ibis va ser atacat per un sol caça Messerschmitt Bf 110, però va poder coixejar fins a Lisboa on es van dur a terme reparacions; Els danys soferts van incloure l'ala del port, la nacelle del motor i el fuselatge. [3][N 3].

El 19 d'abril de 1943, l'avió va ser atacat a 46N 9W per sis caces Bf 110. El capità Koene Dirk Parmentier va evadir els atacants caient a 50 peus (15 m) sobre l'oceà i després pujant abruptament als núvols. [6] L'Ibis va tornar a patir danys a l'aleró portuari, metralla al fuselatge i un tanc de combustible perforat. Una nova punta d'ala va ser volada a Lisboa per completar les reparacions. [3] Malgrat aquests atacs, KLM i BOAC van continuar volant la ruta Lisboa-Whitchurch. [7]

Encara que hi havia altres tres avions - dos KLM DC-3 i un KLM DC-2 - en ús per BOAC en la mateixa ruta, G-AGBB Ibis va ser l'únic atacat tres vegades.

Detalls del vol

Aeronaus i tripulació

El Douglas DC-3-194 va ser el primer DC-3 lliurat a KLM el 21 de setembre de 1936. Originalment portava la matrícula de l'avió PH-ALI i va rebre el nom d'Ibis, l'au venerada al món antic. [6][7] A la tarda del 9 de maig de 1940, el dia abans de la invasió alemanya dels Països Baixos, el DC-3 va arribar a Shoreham en un vol regular des d'Amsterdam sota el capità Quirinus Tepas. Després de la invasió alemanya, l'avió i la seva tripulació van rebre instruccions de romandre a Gran Bretanya. [8] El 25 de juliol de 1940, el registre va ser canviat a G-AGBB[7] i l'avió va ser camuflat en l'esquema estàndard de la RAF marró-verd de l'època. [2]

Hi havia quatre tripulants holandesos en el vol. Primer al comandament: Capità Quirinus Tepas OBE, segon al comandament: Capità Dirk de Koning (també a bord del segon atac a l'Ibis), operador sense fils: Cornelis van Brugge (també conegut des de la cursa aèria Londres-Melbourne MacRobertson de 1934), enginyer de vol: Engbertus Rosevink. [9] La majoria dels membres de la tripulació es van desviar a Anglaterra en els seus avions després de la invasió alemanya dels Països Baixos, i alguns d'ells es van establir a la zona de Bristol. [10]

Llista de passatgers

Llista de passatgers del vol 777 de BOAC

La llista de passatgers incloïa l'actor de teatre i cinema Leslie Howard; Alfred T. Chenhalls, amic i comptable de Howard; el periodista britànic Kenneth Stonehouse, corresponsal de l'agència de notícies Reuters a Washington DC,[9][10] i la seva dona Evelyn Peggy Margetts Stonehouse; [9][10][11][12] Rotha Hutcheon i les seves filles Petra (11) i Carolina (18 mesos); Tyrrell Mildmay Shervington, director de Shell-Mex i BP Oil Company a Lisboa; [9][10][13] Ivan James Sharp, un alt funcionari de la Corporació Comercial del Regne Unit (UKCC); [9][10] Wilfrid Israel, un destacat activista jueu angloalemany que treballa per salvar els jueus de l'Holocaust; i Gordon Thompson MacLean, inspector dels consolats britànics. [9][14][15][16]

El vol 777 estava ple i diversos aspirants a passatgers van ser rebutjats, inclòs el cap d'esquadró britànic Wally Lashbrook. [N 4] Tres passatgers van desembarcar abans de la sortida. Derek Partridge, el jove fill d'un diplomàtic britànic, i la seva mainadera Dora Rove[N 5] van ser "colpejats" per deixar lloc a Howard i Chenhalls, que només havien confirmat els seus bitllets a les 5:00 de la nit anterior al vol i l'estatus de prioritat els permetia tenir prioritat sobre altres passatgers. [6][17][18] Un sacerdot catòlic també va abandonar l'avió després d'abordar-lo, però la seva identitat continua sent desconeguda. [10][N 6] Anne Chichester-Constable, filla de 7 anys de l'oficial en cap de WRNS, Gladys Octavia Snow OBE, també va ser reservada al vol que connectava el seu retorn a Anglaterra des de Nova York. A última hora, els seus tutors a Portugal van decidir que estava massa cansada i la van mantenir a Portugal.

Després de la guerra, l'actor Raymond Burr va dir que havia estat casat amb l'actriu escocesa Annette Sutherland quan aquesta va ser assassinada al vol 777. Va dir que va viatjar a Espanya i Portugal per obtenir informació sobre el desastre, però mai va saber res al respecte. Segons la biògrafa de Burr, Ona L. Hill, "ningú amb el nom d'Annette Sutherland Burr figurava com a passatger" al vol 777. [19]

Leslie Howard

L'actor Leslie Howard va ser el més conegut dels 17 tripulants i passatgers a bord del vol 777 de BOAC.

La intriga més intensa va envoltar l'actor Leslie Howard, que es trobava en el cim de la seva carrera i va tenir fama mundial després de *The Scarlet Pimpernel* (1934) i *Gone with the Wind* (1939). A part dels elogis a la pantalla, va ser apreciat pel govern britànic per la seva propaganda antinazi i pel·lícules produïdes en suport de l'esforç de guerra, com *Pimpernel Smith* (1941). [20] Havia estat a Espanya i Portugal en una gira de conferències per promocionar *The Lamp Still Burns*, i el British Council el va convidar a la gira. [6] Va tenir alguns escrúpols, però el secretari d'Afers Exteriors britànic Anthony Eden el va animar a anar-hi. [6][N 7]

Tyrrell Mildmay Shervington

Shervington va ser director de Shell-Mex i BP Oil Company a Lisboa, però també va ser agent H.100 de l'operació ibèrica de l'Executiu d'Operacions Especials. José Antonio Barreiros suggereix que Shervington va ser l'objectiu real de l'atac en lloc de Howard. [23]

Wilfrid Israel

Un altre passatger era Wilfrid Israel, membre d'una important família jueva anglo-alemanya i rescatador de jueus de l'Holocaust que tenien estretes connexions amb el govern britànic. Va néixer a Anglaterra de mare anglojueva i pare jueu alemany, i ell i el seu germà havien dirigit els grans magatzems Nathan Israel a Berlín fins que van ser capturats pels nazis el 1938. Ja el 1933, estava obtenint informació sobre les llistes de detenció nazis i advertint les víctimes previstes. Va treballar amb funcionaris consulars a l'ambaixada britànica per obtenir visats, i va acomiadar 700 membres del personal jueu de la seva empresa amb dos anys de sou el 1936, dient-los que se salvessin abandonant Alemanya. Després de la Kristallnacht, va ser fonamental en la creació del Kindertransport que va salvar més de 10.000 nens jueus d'Alemanya i Àustria. Va romandre a Berlín fins al 1939, quan va marxar a Gran Bretanya. Va tornar a Berlín una vegada més abans de l'esclat de la guerra per assegurar la sortida d'un últim tren carregat de nens. El 26 de març de 1943, va deixar Gran Bretanya per anar a Portugal i va passar dos mesos investigant la situació dels jueus a Espanya i Portugal; va trobar fins a 1.500 refugiats jueus a Espanya, molts dels quals va ajudar a obtenir certificats de Palestina, i va proposar un pla al govern britànic per ajudar-los. [14]

Atac

7:35–10:54 Enlairament i vol

L'1 de juny de 1943, el vol BOAC de Lisboa a Whitchurch va ser assignat a l'Ibis i se li va donar el número de vol 777-A.[4] Originalment estava programat per enlairar-se a les 7:30 del matí, però es va retardar quan Howard va baixar a recollir un paquet que havia deixat a la duana; [3] va sortir a les 7:35 GMT. Whitchurch va rebre un missatge de sortida i va continuar el contacte regular de ràdio fins a les 10:54. [3][4] El vol es trobava aproximadament a 200 milles (320 km) al nord-oest de la costa d'Espanya quan Whitchurch va rebre un missatge de l'operador sense fils van Brugge que estaven sent seguits i disparats a 46° 30' N, 009° 37' O. [24] Poc després, l'avió es va estavellar i es va enfonsar al golf de Biscaia. [4]

L'endemà, la BOAC va emetre un comunicat:

La British Overseas Airways Corporation lamenta haver anunciat que un avió civil al seu pas entre Lisboa i el Regne Unit ha vençut i es presumeix perdut. L'últim missatge rebut de l'avió afirmava que estava sent atacat per un avió enemic. L'avió portava 13 passatgers i una tripulació de quatre. S'ha informat als pròxims parents. [25]

G-AGBB BOAC / PH-ALI KLM, recerca 3 de juny de 1943 per destructor espanyol

Comptes de mitjans

The New York Times va anunciar el 3 de juny: "Un avió de transport de British Overseas Airways, amb l'actor Leslie Howard reportat entre els seus 13 passatgers, va ser declarat oficialment vençut i presumptament perdut avui... En el seu comunicat diari, emès des de Berlín i enregistrat per The Associated Press, els alemanys van dir: "Tres bombarders enemics i un transport van ser abatuts per avions de reconeixement alemanys sobre l'Atlàntic". [9]

La revista Time va publicar una breu història el 14 de juny, incloent detalls de l'emissió final de ràdio del pilot holandès. "M'estan seguint avions estranys. Posant la millor velocitat.... Ens estan atacant. Els projectils de canó i els traçadors passen pel fuselatge. Saltant d'onades i fent-ho el millor possible". [26] La notícia de la mort de Howard es va publicar al mateix número de The Times que informava falsament de la mort del major William Martin, l'arengada vermella utilitzada per a la musa implicada en l'Operació Carn Picada. [27]

Compte de pilots alemanys

Vuit Junkers Ju 88C-6 similars a aquesta versió de caça nocturn Ju 88R-1 conservada en exhibició a la RAF Hendon van atacar i abatre el vol 777 de BOAC.

Bloody Biscay: The History of V Gruppe/Kampfgeschwader 40 de Christopher H. Goss va revelar una de les versions més detallades de l'atac. El llibre afirma que el vol 777 de BOAC no va ser atacat intencionadament i va ser abatut quan es va confondre amb un avió militar aliat. El relat es compon de l'anàlisi de l'autor dels esdeveniments i entrevistes, realitzades dècades després d'acabar la guerra, amb alguns dels pilots alemanys involucrats en l'atac. [4]

Segons aquest relat, vuit caces pesats Junkers Ju 88C-6 (Zerstörer) del 14è Staffel de la principal ala de bombarders

marítims de la Luftwaffe, el Kampfgeschwader 40, es van enlairar de Bordeus a les 10:00 hrs hora local per trobar i escortar dos submarins; [4] aquests avions pertanyien al grup de caces de llarg abast conegut com a Gruppe V Kampfgeschwader 40. [6][28] Es coneixen els noms de quatre dels vuit pilots: Staffelführer Oberleutnant (Oblt) Herbert Hintze, Leutnant Max Wittmer-Eigenbrot, Oblt Albrecht Bellstedt, i Oberfeldwebel (Ofw) Hans Rakow. Els pilots afirmen que abans de sortir desconeixien la presència dels vols de Lisboa a Whitchurch. A causa del mal temps, la recerca dels submarins es va suspendre i els caces van continuar una recerca general. A les 12:45 hores, el vol 777 de BOAC va ser vist en P/Q 24W/1785 en direcció nord. Aproximadament cinc minuts després, els Ju 88 van atacar. Hintze va tornar a explicar el seu relat de Goss de la següent manera: "Es va veure una 'silueta grisa' d'un avió des de 2.000-3.000 metres (6.600-9.800 peus) i no es podien distingir marques, però per la forma i construcció de l'avió era òbviament enemic". Bellstedt va ràdio: "Indis a les 11 en punt, AA (codi per als avions enemics davant lleugerament a l'esquerra, ataquen)". El vol 777 del BOAC va ser atacat des de dalt i per baix pels dos Ju 88 assignats a una posició alta durant el vol, i el motor i l'ala del port es van incendiar. En aquest punt, el líder de vol Hintze, al capdavant dels sis Ju 88 restants, es va acostar al DC-3 i va reconèixer l'avió com a civil, desconvocant immediatament l'atac, però el DC-3 en flames ja estava greument danyat amb el motor del port apagat. Tres paracaigudistes van sortir de l'avió en flames, però els seus baixants no es van obrir perquè estaven en flames. L'avió es va estavellar a l'oceà, on va surar breument abans d'enfonsar-se. No hi va haver signes de supervivents. [29]

Hintze afirma que tots els pilots alemanys implicats van expressar el seu pesar per haver abatut un avió civil i es van mostrar "bastant enfadats" amb els seus superiors per no informar-los que hi havia un vol programat entre Lisboa i Gran Bretanya. Goss escriu que els registres oficials alemanys recolzen el relat de Hintze que el Staffel 14/KG 40 estava duent a terme operacions normals i que els esdeveniments del dia es van produir perquè els submarins no es van poder trobar. Conclou que "no hi ha res que demostrï que [els pilots alemanys] tinguessin l'objectiu deliberat d'abatre el DC-3 desarmat". [4] Aquest relat dels pilots alemanys i les conclusions de Gos són qüestionades per algunes autoritats. [6]

La investigació de Ben Rosevink, un tècnic d'investigació retirat de la Universitat de Bristol, i fill de l'enginyer de vol 777 del vol BOAC Engbertus Rosevink complementa la versió de Hintze. A la dècada de 1980, Rosevink va localitzar i entrevistar tres dels pilots alemanys involucrats en l'atac, inclòs el que va disparar al vol 777 de BOAC. [3][10] En una entrevista de 2010 amb el Bristol Evening Post, Rosevink va declarar que estava convençut de la veracitat del relat alemany. [10]

L'endemà, el "N/461", un hidrocano Short Sunderland del 461 Esquadró de la Reial Força Aèria Australiana. Prop de les mateixes coordenades on el DC-3 va ser abatut, el Sunderland va ser atacat per vuit V/KG40 Ju 88 i després d'una furiosa batalla, va aconseguir abatre tres dels atacants, marcant tres "possibles" addicionals, abans d'estavellar-se a Penzance. Després d'aquestes dues accions, tots els vols del BOAC des de Lisboa van ser posteriorment redirigits i operats només sota la cobertura de la foscor. [6] [N 8] [N 9]

Teories de l'atac

Hi ha diverses teories sobre per què el vol 777 de BOAC va ser abatut pels pilots alemanys. Tot això contradiu les afirmacions dels pilots alemanys que no se'ls va ordenar abatre l'avió, ja sigui perquè les teories es van formular abans que es registressin els testimonis dels pilots alemanys a la dècada de 1990, o perquè els autors no creuen els relats alemanys.

Intent d'assassinat de Churchill

Winston Churchill donant el seu famós signe de 'V'

La teoria més popular al voltant de l'abatiment del vol 777 de BOAC és que la intel·ligència alemanya va creure erròniament que Winston Churchill estava en el vol. Aquesta teoria va aparèixer a la premsa pocs dies després de l'incident, i el mateix Churchill li va donar suport.

A finals de maig de 1943, Churchill i el Secretari d'Afers Exteriors Anthony Eden van viatjar al nord d'Àfrica per reunir-se amb el general dels Estats Units Dwight D. Eisenhower. [30] El govern alemany estava ansiós per assassinar Churchill en el seu vol de tornada a casa, i supervisava els vols d'entrada i sortida de la regió en cas que el primer ministre intentés colar-se a casa a bord d'un avió civil. Aquest escenari era plausible, ja que Churchill va volar a Gran Bretanya des de les Bermudes el gener de 1942 a bord d'un vol regular d'una línia aèria comercial. Des de principis de maig havien circulat rumors que Churchill podria volar a casa des de Lisboa. Alguns han especulat que el Servei Secret d'Intel·ligència britànic va plantar aquests rumors per emascarar l'itinerari de viatge de Churchill. [6]

Segons la teoria de l'assassinat de Churchill, mentre els passatgers pujaven al vol 777 de BOAC, els agents alemanys van veure el que Churchill va descriure a les seves memòries com "un home de conjunt gruixut fumant un cigar", a qui

van confondre amb el primer ministre. [30] Aquest home va ser identificat més tard com Alfred T. Chenhalls, comptable de Howard i company de viatge de Portly. A més, alguns han especulat que l'alt i prim Howard podria haver estat confós amb el detectiu inspector Walter H. Thompson, guardaespalles personal de Churchill que tenia una aparença física similar. [31] Hi ha una versió encara més elaborada d'aquesta teoria que postula que Chenhalls va ser emprat pel govern britànic com el "doble deliberat" de Churchill i que ell i Howard van pujar al vol 777 de BOAC sabent que anaven a morir. Una versió alternativa d'això és que el govern britànic havia interceptat missatges alemanys a través de les operacions de trencament de codi Ultra, però no va notificar al vol 777 de BOAC per por de comprometre l'ús de missatges ultra desxifrats. [6] Tant el vol 777 (1957), un llibre d'Ian Colvin sobre l'incident, com *In Search of My Father* (1981), del fill de Leslie Howard, Ronald Howard, donen credibilitat a la idea que el vol 777 de BOAC va ser abatut perquè els alemanys pensaven que Churchill estava en el vol. [32]

Churchill semblava acceptar aquesta teoria en les seves memòries, tot i que és extremadament crític amb la poca intel·ligència alemanya que va conduir al desastre. Va escriure: "La brutalitat dels alemanys només es corresponia amb l'estupidesa dels seus agents. És difícil entendre com algú podria imaginar que, amb tots els recursos de Gran Bretanya a la meua disposició, hauria d'haver reservat un passatge en un avió desarmat i sense escorta des de Lisboa i volat a casa a plena llum del dia". [30] Tal com va ser, Churchill va viatjar de tornada a Gran Bretanya via Gibraltar, sortint la nit del 4 de juny de 1943 en un transport B-24 Liberator consolidat convertit i arribant a Gran Bretanya l'endemà al matí.

A la sèrie de televisió de la BBC, *Churchill's Bodyguard* (emesa original el 2006), es suggereix que agents d'intel·ligència alemanys (Abwehr) estaven en contacte amb membres de la marina mercant a Gran Bretanya i van ser informats de la sortida i ruta de Churchill. Els espies alemanys que vigilaven els aeròdroms de països neutrals podrien haver confós Howard i el seu mànager, mentre pujaven als seus avions, amb Churchill i el seu guardaespalles. El guardaespalles de Churchill va assenyalar que Thompson va escriure que Winston Churchill de vegades semblava clarivent sobre presumptes amenaces a la seva seguretat i, actuant amb una premonició, va canviar la seva marxa a l'endemà. El quid de la teoria postulava que Churchill va demanar a un dels seus homes que manipulés un motor del seu avió, donant-li una excusa per no viatjar en aquell moment. Les especulacions dels historiadors també s'han centrat en si els desxifradors de codis britànics havien desxifrat diversos missatges d'Enigma d'alt secret que detallaven el pla d'assassinat. Churchill volia protegir qualsevol informació descoberta pels desxifradors de codis perquè l'Oberkommando der Wehrmacht no sospités que les seves màquines Enigma estaven compromeses. Tot i que la immensa majoria de la documentació publicada del cas rebutja aquesta teoria, continua sent una possibilitat. Casualment, el moment de l'enlairament de Howard i la trajectòria de vol era similar al de Churchill, cosa que facilitava als alemanys confondre els dos vols. [33]

Leslie Howard: Espia

Diversos llibres centrats en el vol 777, incloent *Flight 777* (Ian Colvin, 1957) i *In Search of My Father: A Portrait of Leslie Howard* (Ronald Howard, fill de Leslie, 1984), conclouen que els alemanys gairebé segur que van sortir a abatre el DC-3 per matar el mateix Howard. [34] Howard havia estat viatjant per Espanya i Portugal, aparentment donant conferències sobre cinema, però també reunint-se amb propagandistes locals i apuntalant el suport a la causa aliada. Els alemanys, amb tota probabilitat, sospitaven d'activitats encara més subreptícies, ja que els agents alemanys estaven actius a tot Espanya i Portugal, que, com Suïssa, era cruïlla de camins per a persones d'ambdós bàndols del conflicte, però encara més accessible per als ciutadans aliats. James Oglethorpe, historiador britànic especialitzat en la Segona Guerra Mundial, ha investigat la connexió de Howard amb els serveis secrets. [35] El llibre de Ronald Howard, en particular, explora amb gran detall les ordres alemanyes escrites al Ju 88 Staffel amb seu a França, assignades per interceptar l'avió, així com comunicats del costat britànic que verifiquen els informes d'intel·ligència de l'època que indiquen un atac deliberat a Howard. Aquests relats també indiquen que els alemanys eren conscients del parador de Churchill en aquell moment i no eren tan ingenus com per creure que viatjaria sol a bord d'un avió civil sense escorta i desarmat, cosa que Churchill també va reconèixer com a improbable. Howard i Chenhalls no es van reservar originalment al vol, i van utilitzar el seu estatus de prioritat per eliminar els passatgers de l'avió de passatgers completament reservat. Dels 13 viatgers a bord, la majoria eren executius britànics amb vincles corporatius amb Portugal, o funcionaris del govern britànic comparativament de menor rang. També hi havia dos o tres fills de militars britànics. [34]

Mentre realitzava aparentment gires de "bona voluntat d'animadors" a instàncies del British Council, Howard va participar en activitats de recopilació d'intel·ligència que van atreure l'interès alemany. L'oportunitat de desmoralitzar Gran Bretanya amb la pèrdua d'una de les seves figures més obertament patriòtiques podria haver estat darrere de l'atac de la Luftwaffe. [31] Un llibre de 2008 de l'escriptor espanyol José Rey Ximena [36] afirma que Howard estava en una missió d'alt secret per a Churchill per dissuadir Francisco Franco, dictador autoritari i cap d'estat espanyol, d'unir-se a les potències de l'Eix. [37] A través d'una antiga xicota (Conchita Montenegro), Howard va tenir contactes amb Ricardo Giménez-Arnau, que en aquell moment era un jove i molt humil diplomàtic al Ministeri d'Afers Exteriors espanyol. [37] Altres proves circumstancials de fons es revelen a la biografia de Jimmy Burns del 2009 del seu pare, el

mestre espia Tom Burns. [38] Segons l'autor William Stevenson a *A Man called Intrepid*, la seva biografia de Sir William Samuel Stephenson (sense relació), el representant principal de la intel·ligència britànica per a l'hemisferi occidental durant la Segona Guerra Mundial, [39] Stephenson va postular que els alemanys coneixien la missió de Howard i van ordenar abatre l'avió. Stephenson va afirmar a més que Churchill sabia per endavant la intenció alemanya d'abatre l'avió, però va decidir permetre que continués protegint el fet que els britànics havien trencat el codi alemany Enigma. [40][N 10]

Assassinat de Leslie Howard, la figura propagandística

Ronald Howard estava convençut que l'ordre d'abatre l'avió de Howard provenia directament de Joseph Goebbels, ministre d'Il·lustració Pública i Propaganda a l'Alemanya nazi, que havia estat ridiculitzat en una de les pel·lícules de Howard i que creia que Howard era el propagandista britànic més perillós. [34] La teoria que Leslie Howard va ser objectiu d'assassinat a causa del seu paper com a figura de propaganda antinazi és recolzada pel periodista i professor de dret Donald E. Wilkes Jr. Wilkes escriu que Joseph Goebbels podria haver orquestrat l'abatiment del vol 777 de BOAC perquè estava "enfurismat" per la propaganda de Howard i era l'"enemic més amarg" de Howard. [32] El fet que Howard fos jueu només reforçaria encara més aquesta teoria. De fet, la màquina de propaganda d'Alemanya es vantava de la mort de Howard i el diari propagandista de Joseph Goebbels *Der Angriff* ("L'atac") publicava el titular "Pimpernel Howard ha fet el seu últim viatge", [6] que era una referència tant a la pel·lícula de 1934 *The Scarlet Pimpernel*, on l'actor interpretava un misteriós heroi britànic que salva secretament ciutadans francesos del regnat del terror, i la pel·lícula de 1941 *Pimpernel Smith*, protagonitzada per Howard com un professor que rescata víctimes de la persecució nazi.

Howard confós amb R. J. Mitchell

Una de les teories menys creïbles que van circular en aquell moment va ser reportada per Harry Pusey. Abans de l'atac al vol 777 de BOAC, la pel·lícula *The First of the Few* sobre la vida de R. J. Mitchell, l'enginyer darrere del Supermarine Spitfire, sonava àmpliament als cinemes de Lisboa i havia protagonitzat Howard com Mitchell. La xafarderia als carrers de Lisboa va ser que els agents alemanys havien pensat erròniament que Howard era Mitchell i van ordenar l'abatiment del vol BOAC-777. Pusey va desmentir aquesta teoria: "Però hauríeu pensat que algú de la intel·ligència alemanya hauria sabut que Mitchell havia mort el 1937, oi?" [1]

La biografia de 2010 d'Estel Eforan, *Leslie Howard: The Lost Actor* examina les proves disponibles actualment i conclou que Howard no era un objectiu específic, [41] corroborant les afirmacions de fonts alemanyes que l'abatiment va ser "un error de judici". [6]

Llegat

L'abatiment del vol 777 de BOAC va provocar titulars a tot el món i hi va haver un dolor públic generalitzat, especialment per la pèrdua de Leslie Howard, que va ser defensat com un màrtir. El govern britànic va condemnar l'abatiment del vol 777 de BOAC com un crim de guerra. L'atenció del públic va canviar el focus a mesura que es produïen altres esdeveniments. No obstant això, dos treballs autoritzats van examinar les circumstàncies de l'abatiment del vol 777 de BOAC: el 1957, el llibre del periodista Ian Colvin sobre el desastre titulat *Flight 777: The Mystery of Leslie Howard* i el 1984, la biografia del seu pare del fill de Howard, Ronald.

El 2003, en el 60è aniversari de l'abatiment del vol 777, es van estrenar un parell de documentals de televisió sobre el tema: la sèrie de la BBC *Inside Out* i la History Channel's *Vanishings! Leslie Howard - Estrella de cinema o espia?*

El 2009, el nét d'Ivan Sharp, que viu a Norwich, i té el mateix nom que el seu avi, va organitzar una placa commemorativa per a la tripulació i els passatgers del vol 777 de BOAC que es dedicaria a l'aeroport de Lisboa. L'1 de juny de 2010, una placa similar, pagada per Sharp, va ser descoberta a l'aeroport de Whitchurch a Bristol, i es va celebrar un breu memorial per amics i familiars dels morts en el vol. [10]

Una pel·lícula documental *Leslie Howard: The Man Who Gave A Damn* (2016), [42] que inclou comentaris sobre el malaurat vol, va ser narrada per Derek Partridge, que als set anys va renunciar al seu seient al vol 777 de BOAC per Leslie Howard i Alfred T. Chenhalls i, més tard, en la vida, es va convertir en actor de televisió i pantalla. [17][18]

El 2023, membres del North Bristol Amateur Radio Club (NBARC) [43] i del South Bristol Amateur Radio Club (SBARC) [44] van combinar esforços per commemorar la pèrdua del vol 777.

La "Special, Special Event Station" estava situada al final de l'últim tram restant de pista a l'aeroport de Bristol Whitchurch. [45]

Gràcies a l'Ofcom [46] els radioclubs van aconseguir un indicatiu especial de radioaficionat: GB80AGBB. [47]

Això es desglossa en GB (una estació de ràdio d'aficionats britànica), 80 (el nombre d'anys que es commemora). AGBB (El registre de cua del malaguanyat DC-3. IBIS).

Durant el temps d'operació (30/05/23 - 03/06/23) L'emissora estava oberta als membres del públic per visitar-la i als operadors de radioaficionats[48] que es van posar en contacte amb l'estació en antena, tots per conèixer el Flight777, els que anaven a bord quan l'avió va ser abatut i la seva destinació, l'aeroport de Bristol Whitchurch.

L'1 de juny del 2023 es va fer un minut de silenci, seguit dels noms dels passatgers i la tripulació, a càrrec del senyor Robert Clark, de l'Església Reformista Unida de Bristol. Després d'una breu oració. Això va ser seguit pel rabí Monique Mayer[49] de la congregació jueva progressista[50] que va parlar sobre els morts i Wilfrid Israel en particular, acabant oferint oració hebrea pels morts.

Els esdeveniments de l'1 de juny del 2023 van ser registrats per la televisió de la BBC de Bristol News (Points West). També van entrevistar el rabí i el Sectary of North Bristol Amateur Radio Club. Es va emetre a les notícies de les 18:30 d'aquella nit. [51] Tot l'esdeveniment especial del flight777 va portar dos anys de planificació i va ser concebut i dirigit pel sectari NBARC,[52] i G7FBD [53] el coordinador d'esdeveniments NBARC. També va escriure aquesta actualització de la viquipèdia[54] i un article sobre l'esdeveniment que es va publicar a l'edició del 23 d'agost de la revista RADCOM de la Radio Society of Great Britain[55][56] donant lloc a que encara més gent aprengué sobre el vol 777.

Vegeu també

Accidents i incidents d'aviació

Llista d'accidents i incidents d'aeronaus comercials

Llista d'incidents d'abatiment de l'avió

Notes

^ The US was just within range of BOAC's Empire flying boats by refuelling in Newfoundland.

^ However, Ian Colvin in his book, *Flight 777: The Mystery of Leslie Howard*, reconstructs the history of the Ibis based on records he reviewed at Schiphol Airport after the war and states the plane was on the tarmac at Schiphol at the time of the invasion and was damaged but somehow survived the attack. Colvin claims the plane was pieced together over the next three days and that the plane and the crew escaped to England on 13 May 1940 making it to Shoreham. The plane was then taken to Ringway where it underwent repairs and received its camouflage paint.

^ The crew aboard on 15 November 1942 were: Captain Theo Verhoeven, flight engineer Gerard Alsem and radio operator Leo Dik.[3]

^ Squadron Leader Wally Lashbrook's Handley Page Halifax bomber was shot down over Belgium in April 1943, and he managed to evade capture and escaped to Portugal.[4]

^ In Ronald Howard's book *In Search of My Father: A Portrait of Leslie Howard*, the nanny's name was Rowe.

^ According to Ronald Howard's *In Search of My Father: A Portrait of Leslie Howard*, the priest was Father A. S. Holmes, vice president of the R. C. English College. He was returning to England, but he left the aeroplane to take a last minute phone call.

^ Within the British National Archives there is correspondence between Howard and Eden regarding his trip to Spain.[21][22]

^ Ostensibly on a long range anti-submarine patrol, the crew of "N/461" received information about the downing of BOAC Flight 777 but were not specifically searching for survivors.

^ V/KG40 regarded the action on 2 June 1943 as successful despite the evidence that three Ju 88s and possibly six had been downed. The Sunderland flying boat was severely damaged and gunner Sgt. Miles was killed during the exchange.

^ There has also been speculation that passengers Shervington, Stonehouse and Sharp, among others, were spies for the British.[6]

References

^ Jump up to:a b c d "BOAC High anxiety", *Saga Magazine*, January 2003, retrieved 25 July 2010 – via scholar.google.co.uk

^ Jump up to:a b Rosevink and Hintze 1991, p. 11.

-
- ^ Jump up to:a b c d e f g h Rosevink and Hintze 1991, p. 12.
 - ^ Jump up to:a b c d e f g h i Goss 2001, pp. 50–56.
 - ^ "The OSS and Project SAFEHAVEN — Central Intelligence Agency". 13 June 2007. Archived from the original on 22 December 2020. Retrieved 8 August 2023.
 - ^ Jump up to:a b c d e f g h i j k l m Matthews, Rowan. "N461: Howard & Churchill." n461.com, 2003. Retrieved: 25 July 2010.
 - ^ Jump up to:a b c "Douglas DC-3-194 PH-ALI 'Ibis'." web.archive.org, 2004. Retrieved: 25 July 2010.
 - ^ Hagens 2000, p. 177.
 - ^ Jump up to:a b c d e f g "Nazis Hit Airliner: Leslie Howard Put Among 17 Missing." The New York Times, 3 June 1943, p. 1 via ProQuest Historical Newspapers. (ProQuest), Hennepin County Public Library, Edina. Retrieved: 2 December 2006.
 - ^ Jump up to:a b c d e f g h i Onions, Ian. "The mystery of Flight 777: Mistaken identity or deadly mistake?" Bristol Evening Post, 31 May 2010. Retrieved: 25 July 2010.
 - ^ "Civil registration event: Marriage Mr Kenneth Stonehouse". Findmypast.co.uk. Retrieved 9 November 2013.
 - ^ "Casualty Details: Stonehouse, Evelyn Peggy". Commonwealth War Graves Commission. Retrieved 9 November 2013.
 - ^ "Casualty Details: Shervington, Tyrell Mildmay". Commonwealth War Graves Commission. Retrieved 9 November 2013.
 - ^ Jump up to:a b Bauer, Yehuda. American Jewry and the Holocaust: The American Jewish Joint Distribution Committee, 1939–1945. Detroit, Michigan: Wayne State University, 1981. ISBN 0-8143-1672-7.
 - ^ "Howard Won Fame in Romantic Roles." The New York Times, 3 June 1943, p. 4 via ProQuest Historical Newspapers, (ProQuest), Hennepin County Public Library, Edina. Retrieved: 2 December 2006.
 - ^ Article 8 – Sense títol. The New York Times, 4 de juny de 1943, p. 4 via ProQuest Historical Newspapers (ProQuest), Hennepin County Public Library, Edina. [Consulta: 9 desembre 2006].
 - ^ Jump up to:un b "El misteri del vol 777: presentat per un actor de doblatge que va viure per explicar la història". Arxivat 2010-16-16 a Wayback Machine Voices.com. [Consulta: 25 juliol 2010].
 - ^ Jump up to:un b Hamilton, Tomàs. "Leslie Howard: Una vida bastant notable". Arxivat 2010-16-16 a Wayback Machine. Repo Films via lesliehoward.squarespace.com. [Consulta: 25 juliol 2010].
 - ^ Turó 1999, p. 19-20.
 - ^ Eforan 2010, pàgines 140–169.
 - ^ "Referència del catàleg FO 954/27C: Descripció Espanya: Al Sr. Leslie Howard. Resposta al 43/10A. Referència anterior: Sp/43/13A. Foli núm.: Volum 27 Foli 393 (de la col·lecció Eden Papers), Data: 20 d'abril de 1943." Arxius Nacionals. [Consulta: 25 juliol 2010].
 - ^ "Referència del catàleg FO 954/27C: Espanya: Del Sr. Leslie Howard. Proposta de visita a Espanya. (Referència anterior: Sp/43/10A. Foli núm.: Volum 27 Foli 385, retornat a Lord Avon Date), 12 d'abril de 1943." Arxius Nacionals. [Consulta: 25 juliol 2010].
 - ^ Traição a Salazar de José Antonio Barreiros, Oficina do Livro (juny 2012), pàgina 69.
 - ^ "RAF Operation Record June 1943". Retrieved 18 September 2015.
 - ^ "British Air Liner Lost: Mr. Leslie Howard A Passenger, Attacked By Enemy." The Times, 3 June 1943, p. 4, column G.
 - ^ "The Luftwaffe Intercepts." Time, 14 June 1943. Retrieved: 24 July 2010.
 - ^ The Times, Thursday, 3 June 1943, p. 4.
 - ^ Goss 2001, pp. 1–5.
 - ^ Rosevink and Hintze 1991, p. 14.
 - ^ Jump up to:a b c Churchill 1991, pp. 695–696.
 - ^ Jump up to:a b Colvin 2007, p. 167.
 - ^ Jump up to:a b Wilkes, Donald E., Jr. "The Assassination of Ashley Wilkes." The Athens Observer, 8 June 1995 p. 7A, accessed at law.uga.edu. Retrieved: 23 July 2010.
 - ^ " 'Churchill's Bodyguard' – Complete Series." [permanent dead link] Nugus Martin Productions via 7digital.com, 2006. Retrieved: 23 July 2010.
 - ^ Jump up to:a b c Howard 1984
 - ^ "Leslie Howard." Archived 24 October 2010 at the Wayback Machine lesliehowardsociety.multiply.com. Retrieved: 22 July 2010.
 - ^ Rey Ximena 2008
 - ^ Jump up to:a b "Book: Howard kept Spain from joining WWII." United Press International, 6 October 2008. Retrieved: 25 May 2009.
 - ^ Burns 2009
 - ^ Stevenson 2000, p. 179.
 - ^ "Intrepid Book Brings Spy's Life From Shadows." Archived 29 May 2011 at the Wayback Machine trueintrepid.com. Retrieved: 23 July 2010.
 - ^ Eforan 2010, pp. 217–245, 231–245.

-
- ^ "Leslie Howard: The Man Who Gave a Damn". 11 February 2016. Retrieved 8 August 2023 – via IMDb.
 - ^ "Home". North Bristol Amateur Radio Club. Retrieved 8 August 2023.
 - ^ "GB80AGBB – Commemoració del vol 777". 23 d'abril de 2023. [Consulta: 8 agost 2023].
 - ^ ? «Whitchurch (Bristol), ciutat i comtat de Bristol - aeròdroms de Gran Bretanya Conservation Trust Regne Unit. www.abct.org.uk. [Consulta: 8 agost 2023].
 - ^ Secció de llicències d'espectre de l'Ofcom: <https://www.ofcom.org.uk/manage-your-licence/radiocommunication-licences/amateur-radio/amateur-radio-info>
 - ^ Els esdeveniments QRZ indicatius consulten la base de dades: <https://www.qrz.com/db/GB80AGBB>
 - ^ Què és la radioafició? <https://rsgb.org/main/get-started-in-amateur-radio/what-is-amateur-radio/>
 - ^ "Rabí Monique Mayer". [Consulta: 8 agost 2023].
 - ^ "Llar". BWPJC. [Consulta: 8 agost 2023].
 - ^ ? «GB80AGBB Commemoration station BBC Bristol report». Youtube. [Consulta: 8 agost 2023].
 - ^ Dave - G7BYN
 - ^ Mat Adlard
 - ^ Mat Adlard - G7FBD.
 - ^ "Benvinguts a la Radio Society of Great Britain - Portal". rsgb.org. [Consulta: 8 agost 2023].
 - ^ "Revista Radcom". Societat de Ràdio de Gran Bretanya. [Consulta: 8 agost 2023].