

Tp 79 nr 79001 (DC-3) Rapport 1952, innehållsförteckning.

	Sida
Rapport från Flygvapnets Haverikommission, 520701	3
Karta över flygbanor. Bilaga A ("Annex A")	7
Personal vid 6. Transportgruppen jämte telegrafister. Bil 1.	8
Förhör 13/6 och 27-28/6. Bil 2.	9
Färdplan av fanj Blad 11/6. Bil 2a.	21
Beräkningar av DC-3 verkliga flygväg. Ubil 2b.	22
Protokoll från 300 tim tillsyn. Ubil 2c.	26
"Falska" lägesuppgifter. Ubil 2	37
Trafikledare Lihuvuds anteckn ang DC-3. Ubil 2e.	38
Cefyl anteckningar betr flygrouten (sigmedd). Ubil 2f.	40
Stabstl Paulssons yttrande. Ubil 2g.	42
Provisorisk instruktion för 6. tpgrp. Ubil 2h.	43
Förteckning över flygningar över nordöstra Östersjön. Ubil 2i.	46
Väderuppgifter. Bil 3.	47
Sammanställning av fartygsspaningen. Bil 4	56
Karta över spaningsområden för fartygsspaning. Ubil 4a.	60
Sammanställning av flygspaningen. Bil 5.	62
Utredning angående livbåtens avdrift. Bil 6.	65
Undersökning av gummilivbåt. Bil 7.	68
Sammandrag av rapporter på talregistreringsmaskin. Bil 8.	87
PM ang övrig flygning inom området. Bil 9.	89
PM ang vissa positionsuppgifter för fpl DC-3. Bil 10.	90
Medicinsk utredning. Bil 11.	92
Granskning av journaler och övriga handlingar för fpl 79001. Bil 12.	93
PM ang spår efter den försvunna DC3:an, 530905	94
Kn Tollbom med rapport om iakttagelser Fårö, 520906.	102
UD PM ang beskjutningarna av de två svenska flygplanen, 520721	106
Utländsk flygverksamhet, UD förfrågningar till andra länder.	115
KFF yttrande över haveri med 79001, 520919.	125
RÅ yttrande, 530627.	126
Skrivelse från Gilbert Johansson, mässuppassare, 530919.	127
Kompletterande rapport med förhör och väder Gotska Sandön, 541115.	133
Förhör med Birgit Thüring ang fpl SE-ASN flygning, 540920.	140
Meddelande med kompletterande förhör (Gotska Sandön), 550314.	141
UD PM besättningsmedlemmar mm, 581126.	161
PM ang bottenapp med fplvrak med karta mm 680408.	163

Förord

Dokumentet har skannats på Krigsarkivet och sammanställts till Adobe Acrobat-dokument av Christer Magnusson med hjälp av Bertil Andersson.

Större dokument har skannats av Bertil Olofsson, Krigsarkivet.

Materialet har hämtats från två mappar med dokument från Tp 79 nr 001 (DC-3) och Tp 47 nr 002 (Catalina) haverier. I detta Acrobat-dokument har jag försökt att lägga handlingarna i en logisk ordning (i huvudsak tidsordning). Ordningen skiljer sig därför något från originalmapparna på Krigsarkivet.

Jag vill här passa på och tacka för den utmärkta assistans jag erhållit från personalen på Krigsarkivet.

Innehållet får fritt kopieras och användas.

Avsikten är att detta material skall ingå i utredningsrapporten för Tp 79 nr 001.

Lidingö 2004-03-05

Christer Magnusson

1 7 52
1 7 52
H 2

Rapport

Över undersökning, verkställd av Flygvapnets haverikommission med anledning av med fpl typ Tp 79 regnr 79001 från F 8 den 13 juni 1952 inträffat flyghaveri.

Kommissionens sammansättning.

Enligt fo nr B 60 den 27 juni 1952 ingingo i kommissionen:
Översten B. Bjuggren, C E 1, ordförande,
Advokaten G. Rossander, sekreterare,
Kaptenen E. von Celsing, FS,
Flygingenjören av 1. gr G. Zetterqvist, FF.
Till kommissionens förfogande: Byråassistent E. Gruvhammar, FF.

Tid och plats för sammanträden.

Preliminärt beordrad kommission har hållit sammanträde i FS den 13 juni 1952.

Kommissionen har hållit sammanträden i FS den 27 - 30 juni 1952.

Uppgifter betr besättningen.

Ff: Fanjunkare 43-75-36 A.A.E. Älmeberg

Fsig (nav): Fanjunkare 8016-10-40 K.G. Bladh

Färdmek: Johan Herbert Mattsson

Passagerare i Assistent Carl Einar Jonsson

tjänsteuppdrag: Telegrafist Karl Bengt Yngve Book

" Bernt Ivar Valdemar Svensson

" Erik Harry Carlsson

" Börje Paul Nilsson

Se i övrigt bilaga 1 samt betr uppgifter om flygtider för ff bilaga 2.

Utredningsmateriel.

Förhör 16/6 och 27-28/6 enligt förhörsprotokoll, bilaga 2.

Färdplan uppgjord av fanj Bladh 11/6, underbilaga 2 a.

Beräkningar av DC 3 verkliga flygväg, underbilaga 2 b (endast huvudex).

Protokoll från 300 tim tillsyn, underbilaga 2 c (endast huvudex).

Missvisande lägesuppgifter, underbilaga 2 d.

Trafikledare Lihuvudhs anteckningar ang DC 3, underbilaga 2 e.

Anteckning å Cefyl betr flygrouten (sigmedd), underbilaga 2 f (endast huvudex).

Stabstl Paulssons yttrande, underbilaga 2 g.

Härutöver bifogas här:

Provisorisk instruktion för 6. tpgrp, med tillägg, underbilaga 2 h (endast huvudex).

Förteckning över flygningar över nordöstra Östersjön, underbilaga 2 i (endast huvudex).

Väderuppgifter (prognoser m m):

Väder Gotska Sandön 1125 13/6 1952, bilaga 3 a (endast huvudex).

Tprmeddelande ang flar 13/6, bilaga 3 b.

Ischypser för 500 mb-ytan 13/6 1952, bilaga 3 c (endast huvudex).

Sammanställning av fartygsspaningen, bilaga 4.

Karta över spaningsområden för fartygsspaning, underbilaga 4 a (endast huvudex).

Sammanställning av flygspaningen, bilaga 5.

Karta över spaningsområden för flygspaning, underbilaga 5 a (endast huvudex).

Utredning angående livbåtens avdrift, bilaga 6 med underbilaga a och b (endast huvudex).

Undersökning av gummilivbåt:

Förman Holmbergs intyg ang livbåten, bilaga 7 a.

Statens Kriminaltekniska Anstalts rapport, bilaga 7 b (endast huvudex).

Sammandrag av rapporter på talregistreringsapparat, bilaga 8.

PM ang övrig flygning inom området, bilaga 9.

Cefyl PM ang fpl SE-ASN, underbilaga 9 a.

PM ang vissa positionsuppgifter för fpl DC 3, bilaga 10 med underbilaga a (endast huvudex).

Medicinsk utredning, bilaga 11. (Se även bil 1 sid 11.)

Granskning av journaler och övriga handlingar för fpl 79001, bilaga 12.

Den 13/6 kl 0905 startade ett fpl Tp 79 från Bromma med ff, fsig (även nav), färdmek och fem telegrafister för att flyga till en brytpunkt 60 km OSO från Gotska Sandön och därifrån direkt flyga till en punkt 80 km ONO från Gotlands sydspets. Från sistnämnda punkt skulle fpl återvända till Bromma. Härvid skulle fpl flyga tillbaka på kontrakurs över förstnämnda brytpunkt 60 km OSO från Gotska Sandön för att längre norrut svänga in mot Bromma. Beordrad flyghöjd var 4000 à 4500 m. Från fpl skulle lägesuppgifter insändas var 20. minut.

Sannolikt händelseförlopp och utlåtande.

Fpl var ett av flygvapnet inköpt passagerarfpl av typ DC 3. Vissa ändringsarbeten utfördes på fpl efter inköpet men dessa modifieringar innefattade inga åtgärder för fpl beväpning. Fpl har sålunda aldrig varit bestyckat.

För radiotrafik med markradiostationer och andra fpl var fpl utrustat med en kortvågs- och två ultrakortvågsanläggningar (kv och uk). För navigering var fpl bl a utrustat med två flygradiopejl-anläggningar men hade däremot ingen radaranläggning.

Under större delen av första sträckan var vädret i det närmaste helklart. Över Östersjön öster och nordost om Gotland var det moln från 300-600 m upp till 4000 å 5000 m i olika skikt, delvis sammanhängande. Under molnen förekommo enstaka dimbankar eller mycket låga moln.

Såväl ff som fsig voro väl förtrogna med det område av Östersjön, som berördes av flygningen ifråga, och hade stor vana vid navigering inom detsamma samt god kännedom om olika radiofyrens tillförlitlighet.

Efter starten kontrollerades radioförbindelsen på uk mellan fpl och vederbörande markradiostn utan anmärkning. Kl 0920 begärdes från fpl på kortvåg, att F 2 navigationsradiofyren skulle startas, vilket också verkställdes. Härefter förekom ingen annan radiotrafik mellan fpl och markradiostn än att från fpl lämnades de lägesuppgifter, som framgår av bilaga A. Dessa uppgifter lämnades på uk.

Enligt den sista lägesuppgiften, lämnad kl 1108, var fpl läge då 42,5 km i bäring 92° från Holmuddens fyr på Fåröns ostspets, dvs 106 km från närmaste del av den baltiska kusten. Mellan kl 1123 och 1125 mottog F 2 markradio på kortvåg ett snabbt anrop, som upphörde innan det fullföljts och innan fpl givit sin stationssignal. Markradiotelegrafisten uppfattade det som härrörande från fpl ifråga. Upprepade signaler från F 2 markradio besvarades icke.

Av navigatörens färdplan framgår på vilka vinduppgifter han grundat sina navigationsberäkningar. Det har undersökts huruvida vindförhållandena avsevärt avvikit från de, varmed navigatören räknat. Så har ej befunnits vara fallet.

Den 15/6 kl 0830 (dvs c:a två dygn efter det fpl försvunnit) fann jagaren Sundsvall en från fpl härrörande, ej uppblåst gummilivbåt å lat $58^{\circ}34' N$ och long $20^{\circ}15' O$ (uppgiften riktig på $\frac{1}{2}$ distansminut när), dvs c:a 60 km i bäring 68° från Gotska Sandön

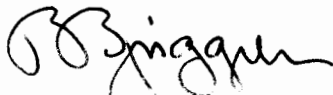
och mer än 90 km från Ösel (se bilaga A). En noggrann beräkning av hur livbåten drivit till den plats, där den återfanns, ger vid handen att båten den 13/6 omkr kl 1130 bör ha befunnit sig 49 km i bäring 95,5° från Gotska Sandön. Denna plats ligger 12 km väster om fpl avsedda färdväg nordnordost ut. Under dessa omständigheter synes det sannolikt, att fpl havererat i närheten av platsen ifråga.

Omkr kl 1130 haveridagen iaktogs ett tvåmotorigt, propellerdrivet fpl över Gotska Sandön. Enligt iakttagelserna var detta fpl icke den saknade DC 3. Under den tid, varom här är fråga, fanns utöver det saknade fpl inga svenska fpl inom det aktuella området. Det iakttagna fpl måste därför ha varit av främmande nationalitet.

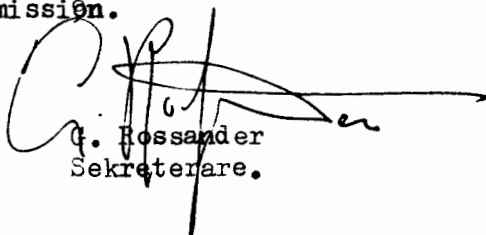
Livbåten har undersökts vid Statens Kriminaltekniska Anstalt, som i sitt utlåtande konstaterat: Båten har skadats av splitter. Bilden av skadorna och splittrens art tyda på att skadorna orsakats av en granatbrisad. Skadorna ha uppstått, då livbåten var packad och innesluten i höljet. Den packade livbåten torde ha träffats av splitter, som inträngt i liten vinkel mot vågplanet snett underifrån.

Av utredningen firmer kommissionen, att det saknade fpl har havererat sedan det beskjutits i luften från fpl. Haveriplatsen är troligen belägen c:a 30 km sydsydväst till syd om den plats, där livbåten återfanns, dvs c:a 50 km öster Gotska Sandön. Kommissionen kan icke finna annat än att fpl endast obetydligt kan ha avvikit från sin planerade färdväg och att därför beskjutningen skett, då fpl befunnit sig på eller i närheten av denna.

Stockholm den 1 juli 1952.



B. Bjuggren
Ordförande i FV haverikommissionen.

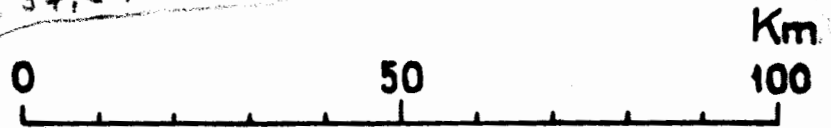


G. Rossander
Sekreterare.

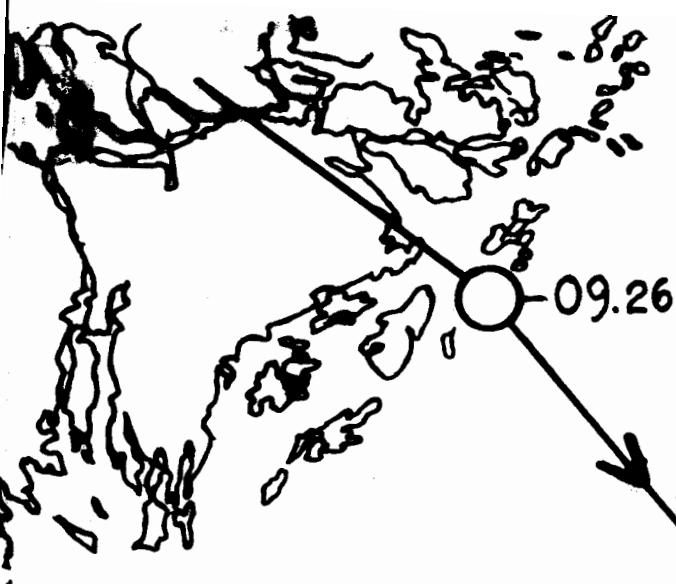
Annex A

to Appendix II to document 11

Skala 1:1.000.000



433/2
 extra lät kläda
 av skallen som
 inspekterar på
 halsgarn gjord
 kläda
 57,5%



Probable site of
 crash 13th June
 about 11.30 hrs

Lifeboat salvaged
 15th June 08.27 hrs

Livbåt bärgad
 15/6 kl. 08.27

Gulsta Sandön

09.47

11.23

(Beräknat
 läge)

11.08

10.08

GOTLAND

10.46

10.25

57,5%

433
 2

Personal vid 6. Apgrupp jämte delegatregister vid flygförsvaret den 12/6.

Besättning:

<u>Titel</u>	<u>Namn</u>	<u>Födelsedat</u>	<u>Födelseförs</u>	<u>Hemmahörande</u>	<u>Anm.</u>
Fanjunkare	Alvar Alex Erik Älmeberg	11/9 1916	Västerhöjde	Sparbanksvägen 4, Hägersten.	Vpl 43-75- -36
"	Karl Gösta Bladh	4/8 1920	Ulrika Eleonora Stockholm	Södevägen 2 B, Viggbyholm.	
Färdmek	Johan Herbert Mattson	20/3 1920	Uppsala förs	Oppundavägen 13, Svedmyra.	
Assistent x)	Carl Einar Jonsson	22/8 1921	Västra Skedvi förs. Västman- lands län	Månstenvägen 7 a, Spånga.	
Telegrafist x)	Karl Bengt Yngve Book	9/3 1925	Floda förs Söder- manlands län	Malmövägen 48, Johanneshov.	
" x)	Bernt Ivar Valdemar Svensson	25/11 1921	Sofia förs Jön- köpings stad	Ivar Vidfamngata 8 Hägersten.	
" x)	Erik Harry Carlsson	3/7 1919	S:t Olof förs. Kristianstads län	Tomtebogatan 42 Stockholm.	
" x)	Börje Paul Nilsson	8/4 1923	Danmark Solbjerg förs Köpenhamn	Rantzowsgatan 12 C Malmö.	
Fanjunkare	Clas Bertil Holm	5/6 1919	Karlshamn Blekinge län	c/o Löfgren Arkö- vägen 8 ^{III} Johanneshov.	Vpl 8003-4- -39.
"	Carl Erik Hamrin	13/8 1915	Hässjö	Villavägen 17 A, Jakobsberg.	Vpl 250-65- -35.
Färdmek.	Johan Albin Jansson	4/11 1924	Grangärde förs Kopparbergs län	F 8 Barkarby.	Vpl 6-10-44
Fplmek	Karl Allan Folke Bromander	11/1 1909	Linköping Öster- götlands län	Tritonsvägen 6 Sundbyberg.	Vpl 744-45- -29
"	Karl Fredrik Sixten Lindroth	10/10 1914	Matteus förs Stockholm	Fredsgatan 12 B, Sundbyberg.	Vpl 3049-45- -35
Färdmek	Knut Olof Harald Andersson	24/9 1921	Lerbäck förs Örebro län	Råstavägen 3 ^{III} Solna.	Vpl 9077-3- -41
Furir	Ove Bertil August Huzell,	21/8 1919	Umeå	Trädgårdsgatan 8 B, Sundbyberg.	Vpl 71-50- -39
Förman	Nils Georg Holmberg	10/9 1911	Stora Lundby Västerås	Fredsgatan 12 ^{III} Sundbyberg	Vpl 259-52- -31
Kapten	Sven-Olof Olin	5/1 1920	Karl Johans förs Göteborg	Banérgatan 16A Uppsala	Vpl 134-9- -39.

Besättning
den 15/6.

Besätt-
ningen

Övrig personal

Ej 6. Apgrupp
utan FRA.

J. a. b. m.

Protokoll, hållet vid förhör, verkställda av
FV haverikommission den 13 samt 27-28 juni
1952 med anledning av den 13 juni inträffat
flyghaveri (nedskjutning) med fpl
typ Tp 79 regnr 79001 från F 8.

Den 13 juni 1952

I FS.

Förhören hållna av: Överstelöjtnant Gösta Sandberg, C F 2, ordförande
Advokat Gert Rossander, sekreterare,
Ingenjör A. Holmén, F 2.

I närvaro av: Byråassistent E. Gruvhammar, FF
Intendent Åke Hasselrot, Statspolisen.

Kapten 134-9-39 S.O. Olin: Jag tillhör FF men är kommenderad till
FOA. Fpl anskaffades efter framställning 1948 från FOA. De skulle an-
skaffas för bl a försök med teleteknisk mtrl för FOA:s och FF räkning.
Två DC 3 inköptes av FV och ombyggdes vid CVV. Hösten 1950 bildades
6. tpgrp vid F 8 och häri ingick dessa två DC 3 och en B 3. En DC 3
levererades julen 1950 och den andra i mitten av maj 1951. Flygningarna
började på våren 1951 och har sedan hela tiden fortsatt.

Jag svarar för 6. tpgrp flygverksamhet. Flygningarna beställas hos
FOA 3, där jag är militärassistent. Jag är även sedan våren 1951 grpch
för 6. tpgrp. Förare och fsig i grp bestå av 3 ff och 2 fsig samt,
civilanställda, 3 färdmek. Denna personal tillhör F 8 men får sina or-
der från mig. Grp omfattar vidare en stnstyrka, som lyder under F 8 avd
VI. Den består av en civilanställd förman, de 3 färdmek, som tillika
äro 1. mek var och en på ett av de tre fpl, samt två 2. mek, också
civilanställda.

Fpl äro f n baserade på Bromma. Fpl stå uppställda vid slutet av
bana 34, ej i hangar.

I dag skulle göras en flygning med start kl 0900. Route, som i
stort sett är en standardroute: Bromma - lat 5815 long 2020 - lat 5700
long 1930 - lat 5915 long 2100 - Bromma. Flyghöjden 4000 å 4500 m.
Besättningen utgjordes av ff, fanj Älmeberg, fsig, fanj Bladh, färdmek
Mattsson. I fpl medföljde även 5 telegrafister från FRA. Uppgiften
var att avlyssna radiotrafik.

Fpl äro specialinredda för mottagning av radiosignaler. De äro

utrustade med mottagnings- och pejllapparater.

- Fanj Älmeberg har jag haft dels förra sommaren, dels sedan den 15/4 och han har sedan dess både flugit DC 3 och B 3. Han är noggrann och pålitlig som ff. Under sista perioden har han flugit c:a 24^t DC 3. Fanj Bladh svarade även för navigering och radiopejling. Han är mycket duktig och noggrann. Älmeberg behärskade helt enmotorflygning. Färdmek Mattsson har haft fpl sedan julen 1950 och är fullt kunnig och fullgör 2. ff åligganden i fråga om kontroll av instrument, omkopplingar m m.

Före varje flygning genomgås med Cefyl route, flyghöjd, signal-tjänstbestämmelser, beställning av FRÄD m m. För i dag gällde 45 min beredskap för FRÄD.

Kl 0730 i dag var jag på F 8 väderstn och fick väder: Molnhöjd 300-600 - molnöversida högst 2000 m, halvklart, siktsiffran kommer jag ej ihåg, i varje fall intet anmärkningsvärt. Därefter gav jag order till Bladh om att flygningen skulle gå. Före flygningen skall ff eller fsig inhämta väderuppgift. I detta fall inhämtade Bladh uppgifterna från MVC.

För denna flygning gällde, att läge skall angivas var 20. min. Lägesangivningsmetoden skulle vara efter visst system missvisande. Systemet var angivet till endast Cefyl och fanj Holm, som tjänstgjorde i grp ukradiostn vid Bromma. Rapporteringen skulle huvudsakligen gå på uk på särskild kanal till Cefyl eller fanj Holm eller på kortvåg till F 2 (F 2 fljfrekvens). Den särskilda kanalen var endast bekant för Cefyl och Holm. Dessutom kunde i vanlig ordning meddelande sändas till lämplig flj eller civilt flygfält på uk eller kortvåg.

Jag befann mig på FOA 3, Frösunda, under flygningen. Omkr kl 1140 ringde jag fanj Holm och fick besked att senaste rapporten var 1108. Jag ringde då Cefyl och fick uppgift, att F 2 hört anrop från fpl kl 1125 men att det tystnat utan att ge läge. Cefyl angav också att FRÄD fått order om högsta beredskap. Jag åkte genast till Bromma och därifrån tog jag ånyo kontakt med Cefyl och då hade en Catalina (den första) fått startorder eller kom vi då överens om att den skulle få startorder.

Fpl var märkt som FV fpl men utan nummer. Fpl stnsignal på kortvåg i dag var Gustaf David och på uk Caesar Yngve.

Enligt order skall l. mek varje dag besiktiga fpl. Förman och mek ha uppmärksamgjorts på sabotagerisken. Mattsson är mycket noggrann.

Vi utnyttja för pejlingar de fyrrar, som härvid kunna användas.

Den 27 juni 1952.

I FS.

Förhören hållna av: Överste B. Bjuggren

Advokat G. Rossander

I närvaro av:

Byråassistent E. Gruvhammar

Kriminalöverkonstapel Å. Gustafsson

Kriminalkonstapel S.S. Lundström.

De båda senare från Kriminalstatspolisens 3. rotel.

Kapten Olin vid förnyat förhör: Flygningen ingick i ett tidigare uppgjort långsiktigt program, beställt av FRA genom byråsekr Ekberg på uppdrag av byråch Kempe.

På grundval av det beställda programmet bestämde jag när de enskilda flygningarna - alltså även denna - skulle utföras och vilka router härvid skulle begagnas, varvid samråd skedde - för denna flygning - med grpch Jonsson, chefen för de telegrafister, som medföljde på flygningen. Routen upplades med hänsyn till FRA önskemål (byråsekr Ekberg).

Flygningarna för ifrågavarande program har till största delen utförts inom samma område, som berördes av den nu aktuella flygningen.

För kommunikation med marken och andra fpl fanns i detta fpl en kortvågs- och 4- resp 10-kanals ukstationer. För navigering fanns två st radiopejlkompasser. För pejlingen användes samtliga flyg- och sjöradiofyrar inom Östersjö-området. Efter de många flygningar, som utförts, kände vi väl till alla dessa fyrar och vilka som voro tillförlitliga. Fanj Bladh var särskilt noggrann i fråga om att utnyttja pejlmöjligheterna.

Fpl var ej utrustat med spaningsradar. Däremot medfördes Rebecca, som dock ej var i funktion.

Då fpl inköptes var det ett vanligt passagerarfpl. Enda ändringsarbeten, som utförts, gjordes av hänsyn till den teletekniska materielen. Fpl var alltså helt obehäpnat.

För att förhindra obehörig insyn i flygverksamheten användes dels olika coder för lägesangivningen, dels stationssignaler tillhörande andra fpl inom FV (som för tillfället var ur tjänst).

Dagen före flygningen genomgick fanj Bladh flygningen, även routen, med Cefyl. Som vanligt utförde B. sina beräkningar för flygningen (färdplan) i två ex, varav det ena kvarlämnades på marken.

- Denna handling överlämnade O. nu, varvid O. anmärkte att i marginalen gjorda blyertsanteckningar icke utförts av B. -

För att undersöka om fpl hållit sin färdlinje har numera inom grp utförts beräkningar av den verkliga färdlinjen på grundval av B:s färdplan och av MVC uppgiven verklig vind på olika höjder.-Resultatet av denna beräkning överlämnades av O.-

./.

Jag har själv flugit i stort sett samma route flera gånger och därvid kunnat konstatera, att Bladhs genom pejlingar bestända lägen slagit högst c:a 3-5 km fel vid kontroll med hjälp av optisk sikt.

Förman Nils Georg Holmberg (född den 10/9 1911): Jag är civilanställd vid F 8 avd VI. Jag är chef för 6. tpgrp markpersonal.

- H. överlämnade prot för 300-tillsyn den 24/4 1952. -

./.

Tillsynen var klar den 21/5.

Efter tillsynen har fpl gått 22,5^t före sista flygningen. Tillsynen utfördes av 6. tpgrp på Bromma. Instrument- och eltekniska arbeten utfördes dock av personal från F 8. Under tillsynen stod fpl i hangar under två dagar med särskild vakt vid fpl. Övriga tider stod det ute.

Före flygningen gjorde jag en flyktig yttre besiktning av fpl utan anmärkning.

Efter 300-tillsynen har det anmärkts på båda motorernas oljetryck. Med anledning härav ändrades oljesystemet tillbaka till det ursprungliga, varefter fpl provflögs (2 starter) utan anmärkning. Därefter flögs fpl före den sista flygningen ett pass om 3^t 12^{min} utan anmärkning av fanj Älmeberg.

Kapten Olin har påpekat vikten av att se upp med sabotagerisken, bl a påpekat landställsbrunnarna.

Fplmek Karl Allan Folke Bromander (född den 11/1 1909): Jag är civilanställd vid F 8 avd VI samt tjänstgör vid 6. tpgrp sedan c:a den 1 april 1951. Jag är markmek. Jag har tidigare varit anställd vid SAS fplverkstad och arbetade där med översyner av fpl typ DC 3.

På det försvunna fpl (regnr 79001) var färdmek Mattsson 1. mek.

Jag utförde klargöringen före flygning på 79001 före sista flygningen utan anmärkning. - Varm- och uppkörningen gjordes av Mattsson. - Jag besiktigade bl a landställsbrunnarna u a. Efter min klargöring utförde Mattsson varm- och uppkörning av motorerna i min närvaro. Det gick bra. Färdmek brukar därefter alltid göra en sista besiktning av fpl. Om detta gjordes denna gång vet jag ej för jag lämnade fpl efter det motorerna körts. Jag såg nog ej starten.

Fpl tankades dagen innan. Det ombesörjdes av Mattsson. Jag såg

tankbilen vid fpl. Jag kontrollerade ej bränslemängden därefter.

Fanjunkare 8003-4-39 C.B. Holm: Fr o m den 1/6 1952 tillhör jag F 8 (förut F 17). Fr o m den 2/5 1952 har jag varit kommenderad på 6. tpgrp som fsig och navigatör.

Under denna flygning tjänstgjorde jag vid grp markstation (uk), som är belägen i grp barack vid Bromma invid banändan av bana 34. Före starten kontrollerade jag med Bladh bestämmelserna för radio-trafiken. Härvid konstaterades, att lägesuppgifter skulle avgivas var 20. min. Vidare bestämdes, att Bladh, om jag ej hörde honom när han var längst bort, skulle sända per kortvåg till F 2, som jag i så fall skulle hålla kontakt med. Vi gick också igenom den code, enligt vilken missvisande lägesuppgifter i stället för de riktiga lägesuppgifterna skulle lämnas.

Jag följde fpl trafik med Bromma-tornet vid utkörningen till start. Allt gick härvid rutinmässigt. Starttiden var kl 0905 och landningen var beräknad till kl 1233.

Sedan trafiken med Bromma-tornet vid starten var avslutad, skedde förbindelsekontroll på vår speciella frekvens mellan fpl och grpstn.

Strax efter det fpl startat och vi upprättat förbindelse fick jag ett flarmeddelande från MVC. Detta berörde routen. Vi skall i möjligaste mån undvika trafik på vår frekvens och jag sände därför till Bladh ett meddelande av innehåll att han skulle inhämta flar på kanal C. Bladh kvitterade detta meddelande. Härefter förekom ingen annan trafik mellan fpl och grp markstn än trafik avseende lägesuppgifter. Dessa uppgifter nedtecknade jag omedelbart och avskrift härav överlämnas nu. Dessa uppgifter äro alltså de missvisande lägesuppgifterna.

Då jag ännu icke ganska exakt 30 min (på 1 min när) efter meddelandet kl 1108 fått ny lägesuppgift från fpl, började jag ropa fpl med ung ett anrop i minuten. Därefter ringde jag Cefyl och meddelade, att fpl ej avhörts på ung 40 min. Cefyl meddelade då, att de hört något på kortvågen kl 1125. Omkr kl 1150 ringde kapten Olin och frågade rutinmässigt hur det var. Han fick då rapport.

Den code för lägesuppgifterna, som begagnades vid tillfället - den ändras för varje gång - var, såvitt jag vet, endast känd av kapten Olin, Cefyl, Bladh, Almeberg (eventuellt) och av mig.

Jag har flugit ung samma route tre gånger. Första gången biträdde jag Bladh. Vid dessa flygningar ha enligt min uppfattning

de genom pejlingar bestämda lägena kunnat fastställas på 5 km när.

Det ena exemplaret av färdplanen fick jag på fredag morgon av Bladh. Det är det, som kommissionen nu har. Grp ukstn får alltid ena exemplaret av färdplanen före flygningen. Själva stommen till denna färdplan kan Bladh ha gjort upp redan den 11/6.

Fanjunkare 250-65-35 C.E. Hamrin: Jag tillhör F 8 men tjänstgör som ff vid 6. tpgrp sedan den 1/2 1951.

Fanjunkare Älmebergs totala flygtid per 1/6 1952 var 1930^t.

Jag var ej i Stockholm när ifrågavarande flygning ägde rum.

Bladh räknade alltid för säkerhets skull med 10% felnavigering åt öster. Han uteslöt sådana fyrrar, som han funnit osäkra såsom Lummelunda och fyrarna på svenska fastlandet. Vanligen begagnade han Mariehamn, Libau, Ristna, Sandön (när den sänder). Den senare är litet osäker när man ligger söder ön. Bladh var vid sin navigering misstänksam mot möjligheterna av att Libau och Ristna kunde ändras.

Jag har gjort åtminstone ett 15-tal flygningar i det aktuella området. I intet fall har någon allvarlig felnavigering kunnat konstateras.

Jag hade hand om Älmebergs inflygning på DC 3. Den gick bra. Enligt min uppfattning var han en god flygare.

Trafikledare 3535-45-34 S.T. Lihuvud, F 2: Jag tjänstgjorde den 13/6 kl 0800 - 14/6 kl 1000.

Jag har den 26/6 gjort en sammanställning av mina minnesanteckningar från den 13/6.

- Denna sammanställning överlämnades nu till kommissionen. -

./.

Telegrafist 1-54-29 H. Wilén: Jag tjänstgjorde som telegrafist vid F 2 markradiostn den 13/6 kl 0830 - 14/6 kl 0800.

Kort innan jag började tjänsten hade fanj Bladh ringt och talat med min kamrat Boström och meddelat, att flygning skulle äga rum och att de eventuellt skulle komma att anropa F 2. Kl 0920 anropade DC 3 F 2 och begärde igångsättande av F 2 navradiofyr. Det ha de aldrig begärt tidigare. Det var Boström, som tog emot meddelandet men jag hörde det också. Fyren startades omedelbart. Härefter hade vi ingen vidare kontakt med DC 3 förrän kl 1125, då jag tog emot ett snabbt anrop. Det började med 3 å 4 V (avstämningstecken) omedelbart följt av F 2 anropssignal (SLB) 3 å 4 gånger. Sedan kom ånyo ett V, där det sista (långa) tecknet var utdraget. Sedan hördes intet mer. Jag sände

då upprepade gånger egen anropssignal samt "QRZ?" och "QSV" utan resultat.

Jag har tidigare många gånger haft radioförbindelse med Bladh och förstod, att det var Bladh. Trafiken gick på kortvåg, F 2 flj-frekvens.

Radiotrafik DC 3 - F 2 har förekommit mycket sällan. Lägesuppgifter ha mig veterligt aldrig sänts från DC 3 till F 2 på kortvåg.

Tidsuppgiften kl 1125 är lika med tiden just efter slutet av mina anrop av DC 3. Tidpunkten för början av DC 3 anrop kan dock vara tidigast kl 1123.

Kapten Olin uppgav vid förnyat förhör: Anledningen till att vi börjat använda den nu aktuella routen har varit önskan att i största utsträckning kunna utnyttja flygtiden för utförandet av avsedda uppgifter. Av CFV har jag fått direktiv att i möjligaste mån spara på flygtiden.

Förste byråsekreterare Sven T. Johansson, FRA, uppgav: Vissa underrättelser föreligga, enligt vilka ryska radar följt ett fpl och om detta lämnat positionsuppgifter, som ganska nära överensstämmer med de positioner och kurser, som fpl DC 3 vid ifrågavarande tidpunkter torde ha haft på sin sydliga kurs.

Förste byråsekreterare Carl-Axel Ekberg, FRA: Nu ifrågavarande flygning ingick i ett antal flygningar, som FRA beställt hos FOA 3. Flygrouterna upplades främst med tanke på att kunna lösa de uppgifter, för vars lösande flygningarna beställts. Flygningarna skulle hållas väster mittsjöss Gotland och Balticum. Vidare hade hänsyn tagits till den begränsade flygtiden, varför flygvägarna lagts upp för att på effektivaste sätt utnyttja flygtiden. Sålunda hade för någon tid sedan kapten Olin och jag kommit överens om att med vissa variationer den route skulle användas, som begagnats vid förevarande flygning. Detaljer rörande tid för start m m avtalades regelmässigt mellan chefen för vederbörande telegrafistgrupp vid FRA och kapten Olin.

Den 28 juni 1952.

I FS.

Förhören hållna av: Överste B. Bjuggren

Advokat G. Rossander

I närvaro av:

Byråassistent E. Gruvhammar

Flygingenjören G. Zetterqvist

Kriminalöverkonstapel Å. Gustafsson

Kriminalkonstapel S.S. Lundström

De båda senare från Kriminalstatspolisens 3.rotel.

Furir 71-50-39 O.B.A. Huzell: Jag tillhör F 8 och tjänstgör vid 6. tpgrp som ff. Samtidigt är jag arvodesanställd som ingenjör vid FOA 3. I den senare befattningen är jag ansvarig för den laboratorieelektriska utrustningen i 6. tpgrp fpl.

Den 13/6 tjänstgjorde jag på FOA.

Jag har flugit fpl 01 flera gånger och flugit den här ifrågavarande eller ungefär samma route nio gånger. I intet fall förekom anmärkningsvärda avvikelser från den beordrade routen.

Under flygningarna har vårt fpl följts av sovjetisk radar.

Fpl 01 var utrustat med en Fr-II (kortvågssändare och mottagare), en Fr-VII (uksändare och mottagare, fyra kanaler), en Fr-VIII (uk d:o men tio kanaler), en Frp III (flygradippejl), en Bendix radiokompass (flygradiopejl), en Rebecca (ej funktionsduglig), en ILS (blindlandningsinstrument) samt inombordstelefon. Alla dessa instrument drevs av 24 volt likspänning till varje enhets omformare. Strömkällorna voro två generatorer och ett batteri. Dessa förenades i två huvudstammar, som i cirka 4 m resp 2 m långa kabelslingor försörjde laboratoriet resp radioutrustningen. Skulle kabelslingan till radioutrustningen kapas, skulle hela radioutrustningen bli funktionsoduglig men övrig el-utrustning fungera. Endast om nyssnämnda kabel kapas, kan hela radioutrustningen på en gång bli funktionsoduglig. I övrigt kan hela radioutrustningen samtidigt bli funktionsoduglig endast genom samtidig förstörelse av samtliga radioapparater eller genom samtidig förstörelse av båda generatorerna och batteriet. Skadas exempelvis en generator, kan överbelastning uppstå, varvid strömlöshet tillfälligt kan uppstå. Dylika tillbud ha förekommit och personalen vet vad som härvid är att göra. Dessa åtgärder drager en tid av 1 à 5 min.

Navigatören har två sitsar. I den för honom bästa sitsen är det bekvämare att använda uk än kortvåg. I den obekvämare sitsen är förhållandet omvänt.

För tpgrp ff har kapten Olin framhållit nödvändigheten av att hålla beordrade kurser och höjder oavsett önskemål framställda under flygningen av laboratoriechefen.

Skulle jag under en flygning som denna se en Mig 15 - vare sig det gjorde skenanfall mot mitt fpl eller ej - skulle jag otvivelaktigt genast rapportera detta till marken.

Förhör hållna av: ordf och sekr

I närvaro av: Byråass Gruvhammar och

Kriminalkonstapel Lundström

1. tl 135-37-41 L. Coldén: Vid besök hos Cefyl den 12/6/^{omkr kl 0830} lämnade fanj Bladh preliminära uppgifter om förevarande flygning. Han ritade härvid in routen samt skenrouten på Cefyl kartbord och anmälde följande, som genast antecknades (anteckningslappen överlämnad till kommissionen):

Kl K = 0700

CS = CY trafik med stn på Bromma, Cefyl lyssnar.

ETD= 0700 13/6

ETA= 1030

Färdväg = enl kartan

Fräd = 0730-1030

Antal ombordvarande = 8

Lösen = Göken-Musen.

Jag överlämnade vid avlämning efter nattpass¹⁾ ovanstående uppgifter till l. tl G. Svensson, pågående vakthavande flygsäkerhetsledare.

Intet angav att de inritade routerna avsåg fpl DC 3. Intet annat inritades än routerna. Det fanns nog bara dessa router inritade inom det aktuella området.

Ovannämnda anteckningslapp förvarades av tjänstgörande tl.

Kapten Olin uppgav vid förnyat förhör: Inkommande beställningar och verksamheten p g härav i stora drag har jag framlagt för Ch FOA 3, civilingenjör M. Fehrm, som icke haft något att erinra och sålunda godkänt samma.

1) Kl 1000 den 12/6.

I slutet av februari 1952 överlämnade jag till CFS, generalmajor Westring, en skriftlig rapport över 6. tpgrp flygverksamhet under 1951. Samtidigt härmed orienterade jag honom muntligen om den flygtid, som åtgått för flygningar, beställda av FRA, och de router, i stora drag, som hittills därvid använts. De router, som begagnats efter denna föredragning har på mitt eget initiativ förskjutits något västerut.

Vid ett tillfälle under 1952, troligen i april, visade jag för CFV i stora drag på dennes väggkarta vilka områden i Östersjön, som berördes av 6. tpgrp flygningar.

Till kommissionen har stabstl Y. Paulsson ingivit bifogade yttrande.

Förhör hållet av: ordf, sekr, kapten von Celsing
I närvaro av: byråass Gruvhammar.

1. tl 140-34-37 G. Svensson: Jag övertog vakten i Cefyl kl 0900 13/6. DC 3:ans route var utlagd på kartbordet såväl den verkliga som den fingerade. FRÄD var beställd. Starten skulle ske 0900. Under flygningen utväxlades ingen trafik mellan fpl och Cefyl, men trafiken mellan fpl och stationen på Bromma avlyssnades och lägena lades förlöpande ut på kartan. Inget anmärkningsvärt inträffade förrän lägesuppgift saknades kl 1128 och radioförbindelsen hade upphört.

De på Cefyl karta inlagda lägena ha ej bevarats.

Jag vill minnas att jag genom samtal med fanj Holm fick klart för mig, att flarmeddelandet till DC 3 var klart, varför jag meddelade F 2, att de ej vidare behövde söka förbindelse med DC 3 för utsändande av detta meddelande.

Förhör hållet av: ordf, och sekr
I närvaro av: byråass Gruvhammar,
kriminalkonstapel Lundström.

Byråchefen O.V. Kempe, FRA, bekräftade riktigheten av de uppgifter, som lämnats av byråsekr Ekberg och uppgav: Ekberg har hela tiden hållit mig orienterad om verksamheten. Detaljerna har jag delegerat till Ekberg att besluta om.

Med dr Gunnar Norlin, Edsviksvägen 115, Sollentuna (hörd per telefon av sekr): Jag tjänstgjorde som tfj fljläkare vid F 8 under 14 dagar före midsommar. Den 12/6 besökte fanjunkare Älmeberg mig. Jag minns inga detaljer från detta besök och vad som var anledningen härtill (Ä:s läkarkort är nu ej tillgängligt) men det var med säkerhet ingen åkomma, som föranledde särskild uppmärksamhet.

Kapten Olin uppgav vid förnyat förhör: Fanj Älmebergs totala flygtid är 1438^t, därav totalt på fpl typ Tp 79 101^t. Fr o m den 15/4 till 13/6 24^t (Tp 79). Det sagda gäller Ä:s flygtid i FV.

Enligt vad fanj Hamrin meddelat mig har Älmeberg ända sedan omkr mars-april fått vitamininjektioner för utslag kring munnen. Älmeberg har förefallit vara vid god vigör.

Förhör hållet av kommissionen:

Överfurir 36-213-19 Hj. Hansson: Jag tillhör KA 3 och är befälhavare på motorbåten "Gråtruten". Den 13/6 på fm låg "Gråtruten" för ankar alldeles utanför norra fyren på Gotska Sandön. Mellan kl 1125-1135, vi hade varit på däck en stund efter lunch, som börjades kl 1100, hörde vi, jag och mina tre besättningsmän, motorbuller från ett fpl. Jag tittade efter fpl och fick syn på det, när det kom söderifrån och flög in över ön. Över denna flög det i en vänstersväng och så försvann det bakom skogen sydvart men kom strax därefter tillbaka sydostifrån. Även nu gjorde det en sväng över ön men åt motsatt håll mot förra gången. Så försvann det åter sydost ut.

Fpl var ljusgrått och tvåmotorigt. Det var propellerdrivet. Det gick ej så fort som en B 18 utan ung som ett passagerarfpl och liknade ett sådant. Det var ej så nära att jag kunde se om det hade nationalitetsmärken. Man såg bra nog tydligt en "puckel" på fpl översida alldeles efter nosen framför vingarna. Det hade ej dubbel fena som B 18, som jag känner igen väl. Vingarna satt i överkant av flygkroppen. Det var säkert ingen Catalina. Fpl gick ej över 800 m. Troligen på 600 m höjd.

Det var helklart väder. Dimbankar stod säkert 2 mil ostvart och söderut.

Fyrmästarens fru säger sig ha hört ett fpl vid samma tid men såg det ej.

Den 13/6 såg vi intet mer fpl så länge vi låg kvar nämligen till omkr kl 1400. Det måste vara ett misstag att fyrmästarens fru sett ett svenskt fpl vid 1200-tiden.

- Av olika för H. förevisade fplmodeller och bilder ur FIB ansåg denne att B 26 var den som mest påminde om det iakttagna fpl. Däremot ansåg H. bestämt, att en modell av DC 3 ej överensstämde med det iakttagna fpl, enär vingarna sutto för lågt på DC 3. -

Vid tillfället var det stilla, vackert väder. Sjön låg som en spegel. Skulle det fpl vi såg ha förolyckats i närheten av Sandön, skulle vi säkert hört det.

Man såg intet, som glittrade på fpl.

Civilingenjör Erik Martin Fehrm (hörd per tel av ordf och sekr):

Jag är avdelningschef FOA 3. Ändamålet med av FRA beställda flygningar och programmet i stort har kapten Olin föredragit för mig. Beträffande routerna har jag givit Olin order att diskutera dessa ur flygsäkerhets-synpunkt med vederbörande i FS. Jag har den uppfattningen, att Olin visat CFS vilka områden, som berördes av flygningarna. I och med att flygningarna läggas på internationellt vatten och väl utanför andra länders gränser och att det ej varit någon sändning från fpl annat än vad som normalt försig-går vid navigering, anser jag att alla hänsyn till säkerheten tagits.

Den tekniska uppläggningsen har tillkommit i samråd mellan FOA 3 och FRA för att utfå största effektivitet av flygningarna.

~~2. ff:~~
fnav: BL
fsig: - - -
fmek: Met

Tankning: 2200
- 20 % : 1800
Förbrukn: 1185
Reserv: : 615 = 2 = 12

QFE:
QFF:
QUH:
QNH:

Landning kl:
Flygtid:

Enheter Fplbeteckn/anropssign						Uppdrag etc.							Fpltyp					
A.	5		B.	DL3 / 4Y.		C.	<i>Navigering</i>							D.	C-47			
Fplchef						Startflygplats							ETD	ATD	EET			
E.	<i>Fam Alneberg</i>					F.	<i>SASO</i>							L.	<i>120700</i>		M.	
Färduppgifter								Navuppgifter										
/	från	kl	till	höjd	IFR/VFR	/	F	d	Bv	Vv	K	Km	Vf	t				
G.	<i>SASO</i>		<i>P1</i>			R.	<i>132</i>	<i>185</i>	<i>310</i>	<i>70</i>		<i>132</i>	<i>250</i>	<i>44</i>				
	<i>P1</i>		<i>P2</i>				<i>199</i>	<i>150</i>				<i>214</i>	<i>265</i>	<i>34</i>				
	<i>P2</i>		<i>P3</i>				<i>019</i>	<i>270</i>	"			<i>004</i>	<i>218</i>	<i>1</i>				
							<i>274</i>	<i>135</i>				<i>282</i>	<i>190</i>	<i>5</i>				
														<i>32</i>				
Landningsflygplats		Kurshastighet		Använda radiofrekvenser			Radionävutrustning											
H.	<i>SASO</i>		I.	<i>250</i>		J.	<i>ordinarie</i>			K.	1. <i>Rebecca</i>	2. ADF	3. ILS	4. MF Range	5.			
Alt. landningsplatser			Aktionstid		Antal ombordv.		Övriga upplysningar (att sändas)											
N. <i>SAB F16</i>			O.	<i>500</i>		P.	<i>8</i>		Q. <i>Malen-Gillen</i>									
Godkäntes:		Upl <i>11/6</i>		195 <i>2</i>														

Kiloga 2a

MEDDELANDE

Från VA Till Marken Bromma
 Den 1 19 19 . Telefon

KL

QTH

0926	10 km	NW	Huvudskär
0947	20 "	S	Gotska Sandön
1008	35 "	E	Slite
1025	50 "	SW	Östergarn
1046	35 "	SW	" "
1108	30 "	E	Slite

FCF nr 705.

FCF tryckeri

MEDDELANDE

Från Till
 Den 19 . Telefon

Blå: Räkned route med verklig vind; hänsyn till stigning; korr. hast. mätare och med Blads angivna tider på varje sträcka.

Röd: Fpl:s verkliga route enl. per radio lämnade uppgifter, vilka omräknats.

Grön: Fpl:s falska route enl. per radio lämnade uppgifter.

Svart: Fpl:s beordrade route.

FCF nr 705.

FCF tryckeri


```
2.ff:
fnav:
fsig:
fmek:
```

- 20 % :

Förbrukn:

Reserv: :

nr. 1

QFE:

OFF:

QUH:

QNH:

Landning kl:

Flygtid:

[illegible]

Verkl. mil.

500 1000 1500 2000 2500 3000 3500 4000 4500 5000 5500 6000 6500 7000 7500 8000 8500 9000 9500 10000

1000 1500 2000 2500 3000 3500 4000 4500 5000 5500 6000 6500 7000 7500 8000 8500 9000 9500 10000

Medelstarkt under skymning 4000 m. h.

B. 306 V_r 21 knut.



0926	5906/1836,3
0947	5822/1946
1008	5757,3/2008,5
1025	5712,6/1927
1046	5719,8/1933
1108	5756,7/2003
1125	5824,9/2026,2

5818,7/2010

Svart: Beordrad route

Grön: Falsk route ej omräknad

Röd: Omräknad grön d.v.s. !
verklig route enl. Black.

Blå: Konstruerad verklig route

På färdplan är verkliga vinduppgifter
med hänsyn till alla
efter havet kända fakta
(utan position uppgifter)
(vind på varierande höjder, $\frac{1}{2}$
korr. av hast. med hänsyn
till höjd och temp., fartförlust
vid stigning.)

F 8	Översyns- och reparationslista Besikttningsprotokoll		nr 199813-2		blad 1 - 2		
	Avser		300 timmars tillsyn		arb order nr		
	Fp1 Tp 79 79001		typ nr		datum 24/4-52 sign Lema		
avd VI							
pos nr	besikttningsresultat och åtgärder				åtgärdat		
					datum	sign	
					datum	sign	
	Flygplan 9t. 300.40						
1.	Vänster bränslehandpump för svag åtg: Handpumpen just. och provad vid HBA				26/4	Lema	
2.	Höger bränslehandpump läcker vid packboxen åtg: Packboxen efterdrogen				26/4	Lema	
3.	Läcka på tanksumpen vänster baktank åtg: Demont. av sumplocket tätat med tank- kitt.				8/5	gn.	
4.	Höger tankvärljarkran läcker åtg: Kranen demont. packningarna tätade, mont.				12/5	L	
5.	Filtkuddar och läderlist dåliga på vingklafflarin åtg: Bytes				9/5	Lema	
6.	Glaspt i bussningar, äggelbultar till stötstänger åtg: Justering av bussningar byte av bult				16/5	Lema	
7.	Rosor på vänster skevrodor åtg: Utträttade samt målat med dop o färg				14/5	Lema	
8.	Sprickor i däckat genom lia cordlagret åtg: Hjulbyte				13/5	L	

pos nr	besiktningsresultat och åtgärder	åtgärdat		kontr	
		datum	sign	datum	sign
9.	Styddsledret över störfötting till landställets spärrspak trasigt åtg: Nytt skinn mont.	14/5	Lema		
10.	Sporelåset "hugger i" vid friläge åtg: Just.	14/5			
11.	Rosor i duken på sidorodret åtg: Rosorna utträttade, målet med reddop sidorodret målet	20/5	Lema		

F 8	Översyns- och reparationslista Besiktningssprotokoll		nr 1998/3-2		blad 2-2	
	Avser 300 timmars tillsyn				arb order nr	
	Fp1 Tp 79 79001		typ nr		datum 24/4-52	sign Lema
avd II						
pos nr	besiktningssresultat och åtgärder				åtgärdat	
					datum	sign
					datum	sign
	Vänster motor gt 300.40					
1.	Bränsletrycket något för högt 15.2 vid 2000 rpm åtg: Just 1/4 varv					
2.	Spetsarna brända höger magnet åtg: Brytstavelen demant. spetsarna just vid ABA 3/4 Lema					
3.	Magneterna just och synkroniserade 25° förtändn. åtg: 3/4 Lema					
4.	Oljepumpen har för liten kapacitet åtg: Byt av oljepump					
5.	Olja läcker igenom vid bränslepumpens mellanring åtg: Byt av simmerring					
6.	Automatiska blandningsregulatorns filter igensatt med smuts åtg: Autm. blandningsreg. demant. filtret rengjort					
7.	Trec nätet över förgasarens luftteatt lossigt åtg: Rep				släppt i lodning. 2/5 Lema	
8.	Instrumentledning till vakuuminstrument brustet åtg: Sletsning av nytt rör avd II F8					

[illegible]

F 8	Översyns- och reparationslista Besiktningssprotokoll		nr 199813-2		blad 3 - 2	
	Avser 300 fimmars tillsyn				arb order nr	
	Fpl Tp 79 79001		typ nr		datum 24/4-52 sign Kema	
avd VI						
pos nr	besiktningssresultat och åtgärder				åtgärdat	
					kontr	
					datum	sign
	Höger motor gt. 300.40.					
	1. Bränsletrycket något för svagt 14,1 vid 2000 rpm åtg: Just.					
	2. Automatiska blandningsregulatorns filter igenstätt med smuts åtg: Blandningsregulatorn demont. filtret rengjort.				2/5	Kema
	3. Rörliga kontaktpjäden rostig höger magnet åtg: Byte av brytartacla				5/5	Kema
	4. Oljepumpen har för liten kapacitet åtg: Byte av oljepump					
	5.olja läcker igenom vid bränslepumpens mellandrivning åtg: Byte av simmerring					
	6. Olja läcker igenom vid vakuumpumpens mellan- drivning och igenom vakuumpumpen åtg: Byte av simmerring och vakuumpump					
	7. Konsoll till manövercylinder för kylklapp trasig gångarna slut för fästbultar åtg: Byte av konsoll				13/5	

[illegible]

F 8 avd VI	Översyns- och reparationslista Besiktningssprotokoll		nr 199813-7		blad 4-2			
	Avser		300 timmars tillsyn		arb order nr			
	Fp1		Typ	Tp 79	nr	79001	datum 24/4-52	sign Lema
pos nr	besiktningssresultat och åtgärder				åtgärdat		kontr	
					datum	sign	datum	sign
	Kompressionsprov							
	Vänster motor							
	Samtliga cylindrar över 75 psi					Lema		
	Höger motor							
	Samtliga cylindrar, utom cyl. nr 2, över 75 psi					Lema		
	Cylinder nr 2 63 -"-					Lema		
	Kompressionsprovet utfört med provare							
	typ ABA					Lema		

F 8	Översyns- och reparationslista Besiktningssprotokoll		nr 199813-2		blad 6-2	
	Avser 300 timmars tillsyn				arb order nr	
	Fpl Tp 79 79001		typ nr		datum 24/4-52	sign Lema
avd VI						
pos nr	besiktningssresultat och åtgärder				åtgärdat	
					datum	sign
	Instrument					
1.	Vakuumledning till autopilot skadad åtg: Bytes				29/4	BO
2.	Vakuumledning till horisontgyro skadad åtg: Bytes				29/4	BO
3.	Vänster motor oljetermometer fel värden åtg: Justeras				29/4	BO
4.	Kompensationsledning vänster motor cyl. temp. dåligt isolerad åtg: Isoleras				30/4	BO
5.	Flygtidsknapparna ur funktion a' 3 st fpl-ur åtg: Byte av knapp just.				29/4	BO
6.	Logganmärkning 48815: 2 Ommålning av indikeringen på samtliga flyginstrument utfört vid avd VI F8				13/5	Lema
7.	Logganmärkning 48815: 3 Deviering av samtliga kompasser					
8.	48846: 3 T/s-anläggningen ej tillförlitlig åtg:					

pos nr	besiktningsresultat och åtgärder	åtgärdat		kontr	
		datum	sign	datum	sign
9.	Girindikatorn ej tillförlitlig åtg. Just. avd VI F8 mont.		<i>L.H.</i>		
10.	Horisontgyro trögt åtg. Bytes mont.		<i>L.H.</i>		
11	Vakuumpump för lågt vänster motor åtg. Just. på reduceringen till 4.1" Hg	12/5	<i>AB</i>		
12.	Oljetrycksvarningen vänster motor tändes ej inom rätta värden (38 psi) åtg. Byte av tryckvarning	17/5	<i>L.H.</i>		
13.	Följande instrument urmont och kontrollerade vid avd VI F8: Bränsletrycksmätare, 2 st oljetrycksmätare, 2 st, oljetemp. instrument 2 st, förgasartemp. instrument 2 st, cyl. temp. instrument 2 st, autopilotmanometer 1 st hastighetsmätare i km o miles 3 st, vario - meter 1 st, höjdmätare 3 st, girindikator 1 st.				

F 8	Översyns- och reparationslista Besiktningsprotokoll		nr 199813-2		blad 2-2	
	Avser 300 tim-översyn				arb order nr	
	Radioutrustning		Fpl TP79 01		datum 24/4-52 sign Lema	
avd VI						
pos nr	besiktningsresultat och åtgärder				åtgärdat	
					kontr	
					datum	sign
					datum	sign
1.	Antenngenomföringar avrostade					Am
2.	Kullager utbytt i fjärrkompassomformaren					-u-
3.	Telefonomformarens kolborstar och samtl. kolbrickor i spänningsregulatorn utbytt.					-u-
	<u>Fr II</u>					
4.	Sändarens rastermotor justerad					Am
5.	Rör EF 5 utbytt i mottagaren					-u-
6.	Relä i kopplingslådan putsat					-u-
7.	Kullager utbytt i mottagarsomformaren					-u-
8.	Sändarsomformarens ena kåpa riktad.					-u-
	<u>Fr VII</u>					
9.	Kontrollerad u. a.					Am
	<u>Fr VIII</u>					
10.	Omformarens reduktionsväxel justerad.					Am
	<u>Frp III</u>					
11.	Kullager utbytt i omformaren					Am
12.	Isolerat mellanstycke infört i wire till pipsramen.					-u-
	<u>Frp Bendix SCR 269</u>					
13.	Startreläet justerat					Am
14.	Omformarens periodregulator justerad					-u-
15.	Bakströmsreläerna justerade.					B.

K1

Läge

0926	10 km NW Lundså
0947	20 km S Gotska Sandön
1008	35 km E Blide
1025	50 km SW Åslugarn
1046	35 km SW Åslugarn
1108	30 km E Blide

Bentzen.
Bentzen, Lala
Fang.

Ang D43 GTBD

Fred 13/6 - 52

- Till 0810 Ifr från Befyl med beställ-
 ning av 15 min beredskap för
 D43, F07. Instruktioner
 att F2 Rdo skulle vara
 andra hands-stn för anrop
 Några anrop från F2 fick in-
 te ske.
- 0850 Kapten Hansson meddelades ang
 beredskapen.
- Omkring 0945 Ifr från Befyl att vi skulle
 upptaga trafik med GTBD
 samt sända nytt flar med
 fr 0825 13/6. GTBD svarade
 ej på anrop, vilket medde-
 lades Befyl på Ifr. Jag fick
 då till svar av Befyl, att
 första hands-stn hade fått
 trafik med flygplanet och
 det flaret var klart. Jag med-
 delade rdo, att det var sant,
 samt att några anrop ej
 skulle göras.

^{från befall}
Förfrågan (på Ifr om jag höll
av D43 GTBD

1100

Rdo svarade att den hade festat förbindelsen 1125 men konat bort. Jag anmodade rdo att genast söka förbindelse med Ifpl, samt orienterade omedelbart Befyl om denna uppgift. Jag försökte själv att få trafik med Ifpl på UK kanal 5 men utan resultat.

Ankering 1205

Ifr från 1 ff Sanj Wäskan med förfrågan om 15 min beredskaps förfarande gällde. Jag meddelade att så var fallet f. o. samt gav honom orientering om att vi ej hade rdo-kontakt med D43.

Ankering 1205

Hälsalarmeddelande str-bredbäraren och besättnungen om omedelbar beredskap.

1215

Stutarder från Befyl med order att gå mot Grönskär.

1216

start.

Stockholm den 27/6 1952
Ljund O. Ljund
Trafikledare

Bilaga 2f

6. Transp

KL : K = ~~0700~~ 0900

cs: cy Hfe med
ste på Brønne, befylt
lysne.

etd : 0900 13/6

eta : 1230

Färdeväg : enl karta

frad: 0930 - 1230/OK

antel ambon dua an le: 8

lösen: gehen - müssen

Sändes med: Signalmedel, Post, Bud

Sändes som: DG, Vanligt medd, IL, BX, Krypto

Det som önskas
understrykes

Upprättad vid (avd)

Avsändarens sign

80 0k

Här ryms ärligt
Måls framtid.

Här ryms nytt fyllande
framtid.

Stabstl Y. Paulsson:

Jag var vakthavande flygsäkerhetsledare 1700 12/6 - 0900 13/6.
Vid avlämning strx före kl 1700 medd att DC-3 skulle flyga en route
enl vad som utritats på navigeringsbordet. Start kl 0700 13/6.
Flygräddning F 2 var beställd.

Omkr kl 1900 12/6 ringde fanj Bladh och meddelade, att flygningen
p g a vädret uppskjutits t v. Flygräddningsberedskapen avbeställdes.

Omkr kl 0745 13/6 ringde fanj Bladh och meddelade, att start skulle
äga rum kl 0900. Omkr kl 0810 beställdes 15 min flygräddningsberedskap
vid F 2 från kl 0915.

CENTRAL
för
FLYGVAPNET
Nr 140

Provisorisk instruktion för 6. transportgruppen.

Vid F 8 organiseras en flygtransportgrupp (6. tpgrp) med uppgift att utföra flygningar för FOA m fl räkning.

A. Organisation.

Grp organiseras på flygstyrka och mekanikertropp.

Flygstyrkan består av

grpch, tillika ff

1 ff

1 navigatör, tillika ff i reserv

2 fsig

Personalen skall biträda eh FOA 3 (milass) vid planläggning av flygverksamhet.

Mektroppen består av

1 arbetsförmän

3 1. fplmek, (tillika färdmek¹⁾)

2 2. fplmek

2 elmek

2 fpl tp 79 och 1 fpl B 3

Mektroppen ingår i F 8 flotttiljverksstad. 1. fljng svarar för den tekniska tjänsten. Fpl redovisas vid avd VI och lånas ut till flygstyrkan.

Vid basering av fpl utom F 8 ställes erforderlig markpersonal till förfogande efter överenskommelse mellan grpch och 1. fljng.

B. Ansvar.

1. Fljch uppgifter och ansvar beträffande utbildning av flygande personal och flygverksamhet ålägges milass FOA 3.

2. Milass svarar för säkerhetsåtgärder enligt fo nr A 9/49.

C. Ordnings- och säkerhetsföreskrifter för flygning.

Vid tillämpning av OSF skall följande iakttagas.

a) mom 19. Milass bestämmer i varje särskilt fall besättnings sammansättning.

b) mom 127. Milass bestämmer med hänsyn till vädret när flygning får utföras.

c) mom 213. Milass ansvarar för att anmälan om läge m m vid flygningar av speciell karaktär är anordnad på betryggande sätt.

1) Ingår i flygstyrkan vid tjänstgöring som färdmek.

Fastställs att gälla

v.

Stockholm den 3/3 1951

För chefen för flygvapnet

T. Rapp

Souschef vid flygstaben

Utsändningslista:

SCFF 3 ex

CTI, CE 3 och
FYL vardera 1 ex

CO, CU, CPer, CFh
och CS/FS var-
dera 1 ex

CF 8 5 ex

Försvarets ra-
dioanstalt 2 ex

Försvarets fors-
kningsanstalt 2 ex

Milass FOA 3 5 ex

Pen

d) mom 258. Milass ansvarar för att lämplig säkerhetsutrustning finnes i fpl.

e) mom 297 a). Tillstånd till flygning lägre än 150 m lämnas av milass.

f) mom 302. Milass bestämmer vilka som få medfölja fpl såsom passagerare i tjänsteupdrag.

g) mom 307. Chefs ansvar för flygande personalens hälsotillstånd m m enl detta mom åvilar grpch.

h) Kap XII. Divch uppgifter enl Kap XII åligga grpch.

D. Beställning av flygningar.

Beställning av flygningar göres hos ch FOA 3. Denne svarar för att verksamheten samordnas och avgör i samråd med berörda myndigheter i vilken ordning beställda flygningar skola utföras.

E. Inmontering av försöksapparater.

1. Den som beställer flygning skall svara för inmontering i fpl av försöksapparater.

2. Kontroll av denna inmontering åvilar

1. flottillämpningsingenjören F 8 i vad avser hållfasthet och aerodynamisk utformning och

av ch FOA 3 utsedda kontrollanter i vad avser försöksapparaturens säkerhet ur elektrisk synpunkt och sättet för apparaturens anslutning till fpl elnät.

**CHIEFEN
för
FLYGVÄRNEN
Nr 161**

Tillägg

till "Provisorisk instruktion för 6. transportgruppen".

(CFV skr 140/51)

**F. Flygning till annan plats än F 8 (Bromma) skall av milass
FOA 3 underställas CFV (genom CFV adj eller i dennes frånvaro
Cefyl).**

**Stockholm den 12 mars 1952
På befallning**

[Signature]
G. Falk

Souschef vid flygstaben

Utsändningslista:

SCFF

CTI, CE 3 och IFYL

CO, CU, CPer, CFh

och CS/FS

CF 8

Försvarets radioanstalt

Försvarets förskningsanstalt

Milass FOA 3

Pon

Flygningar över nordöstra Östersjön ("route 9" eller modifiering därav):1952:

Jan. 8. 15. 17.

Feb. 5. 14. 15.

Mars. 14. (19). 21. 31.

Apr. 3. 7. 8. 16. 22.

Maj 20. 23. 29.

Juni 4. 6. 10.

1951:

Aug. 3.

Okt. 24.

Nov. (6)

Dec. 18.

() anger att flygn endast delvis berört angivet område.

Shackleton 27.6.52
G.-A. Ekberg
i/c byråsch.

Väder Gotska Sandön 1125 13/6 1952.

./. Bil 1 - 4

Ett frontsystem låg över Södra Balticum och Polen. Rester av dess molnsystem låg över havet öster om Gotland.

Observationer från haveriplatsen kl 1100 - 1200 saknas. Sannolikt väder: 10/10 stratocumulus, bas 300-600, topp 1000-1500 m. Över detta 5/10-8/10 altocumulus och altostratus, bas 2000-3000 m, topp 4000-5000 m. Möjligt att dessa två molntäcken gått ihop på en del platser. På 6000-8000 m höjd 3-6/10 cirrus.

I närheten av haveriplatsen och möjligen också på denna förekom enstaka dimbankar eller låga stratusmoln, bas 0-150 m. Sikt utanför dimbankar och stratusmoln 10-30 km, utanför moln på 4000-5000 m höjd sannolikt sikt 30-50 km. Lätt - måttlig isbildning i moln 2000-4300 m. Bästa vädret väster haveriplatsen.

Väderutsikter lämnade per tfn kl 0745-0800 av VM MVC till en av besättningsmedlemmarna. Flygsträcka Stockholm - Gotland - Stockholm.

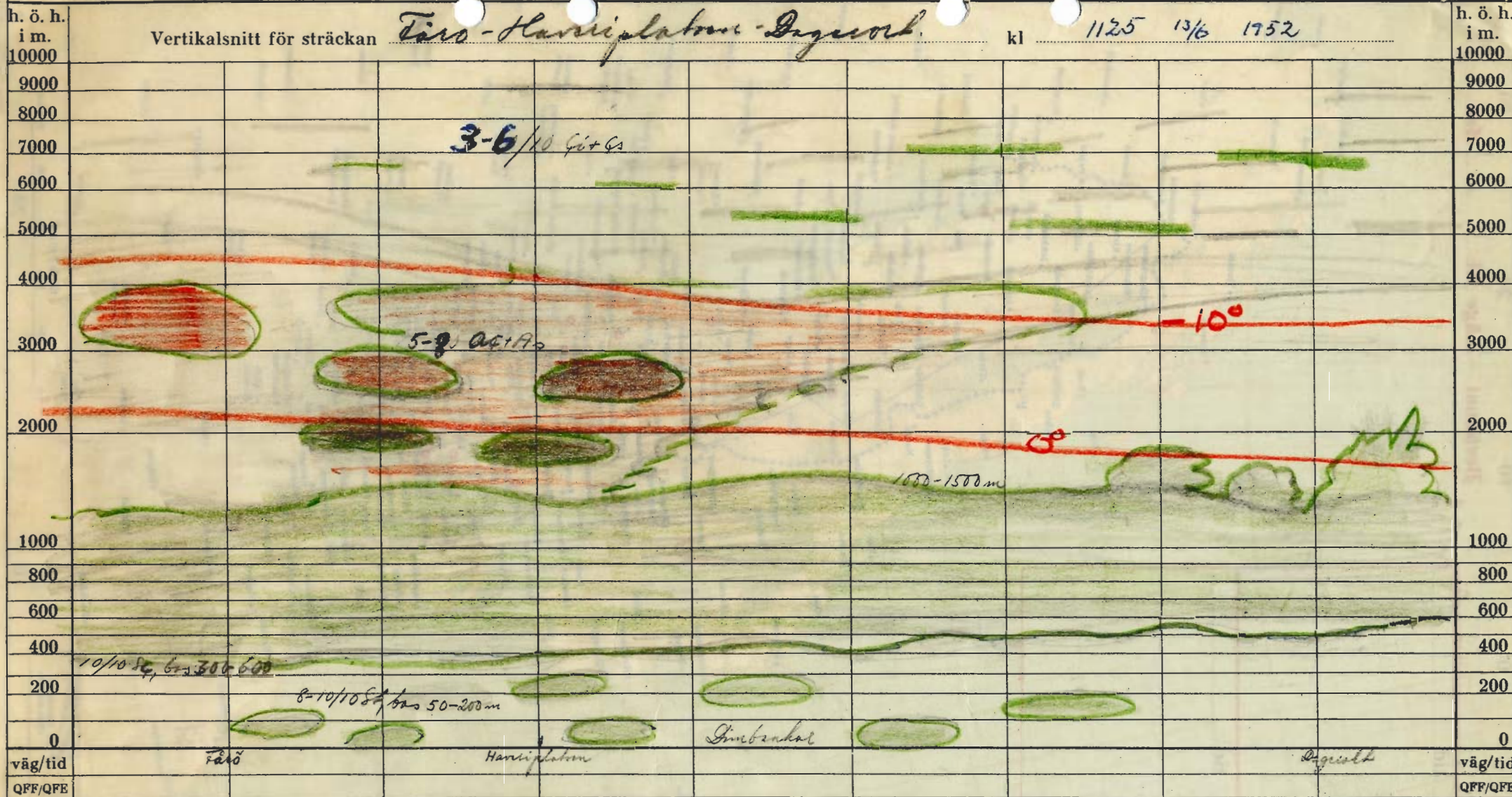
Klart väder på första delen av flygsträckan. Efterhand uppträder stratocumulus, cumulus och cumulonimbus, bas omkring 500 m. Däröver medelhöga moln. Inga moln över 4000 m. God sikt. Senaste obs (0700) från Östergarn lämnades: molnbas 300-600 m. Sikt 14 km.

Höjdprognos (MVC tpr tnr 0643 omr 2)	500 m	110 gr	5-10 km/t
	1000 "	120 "	5-10 "
	2000 "	E-N	5-10 "
	3000 "	310 "	20 "
	4000 "	310 "	50 "
	5000 "	310 "	60 "

Flar utfärdades ost linjen Björneborg-Mariehamn-Västervik-Danzig kl 0825 13/6, således efter tfnsamtalet med besättningsmedlemmen å DC 3:an.

Stockholm den 27 juni 1952

T.O. Eriksson
T.O. Eriksson
tjf CV



Beräknat — Läge KL **den**

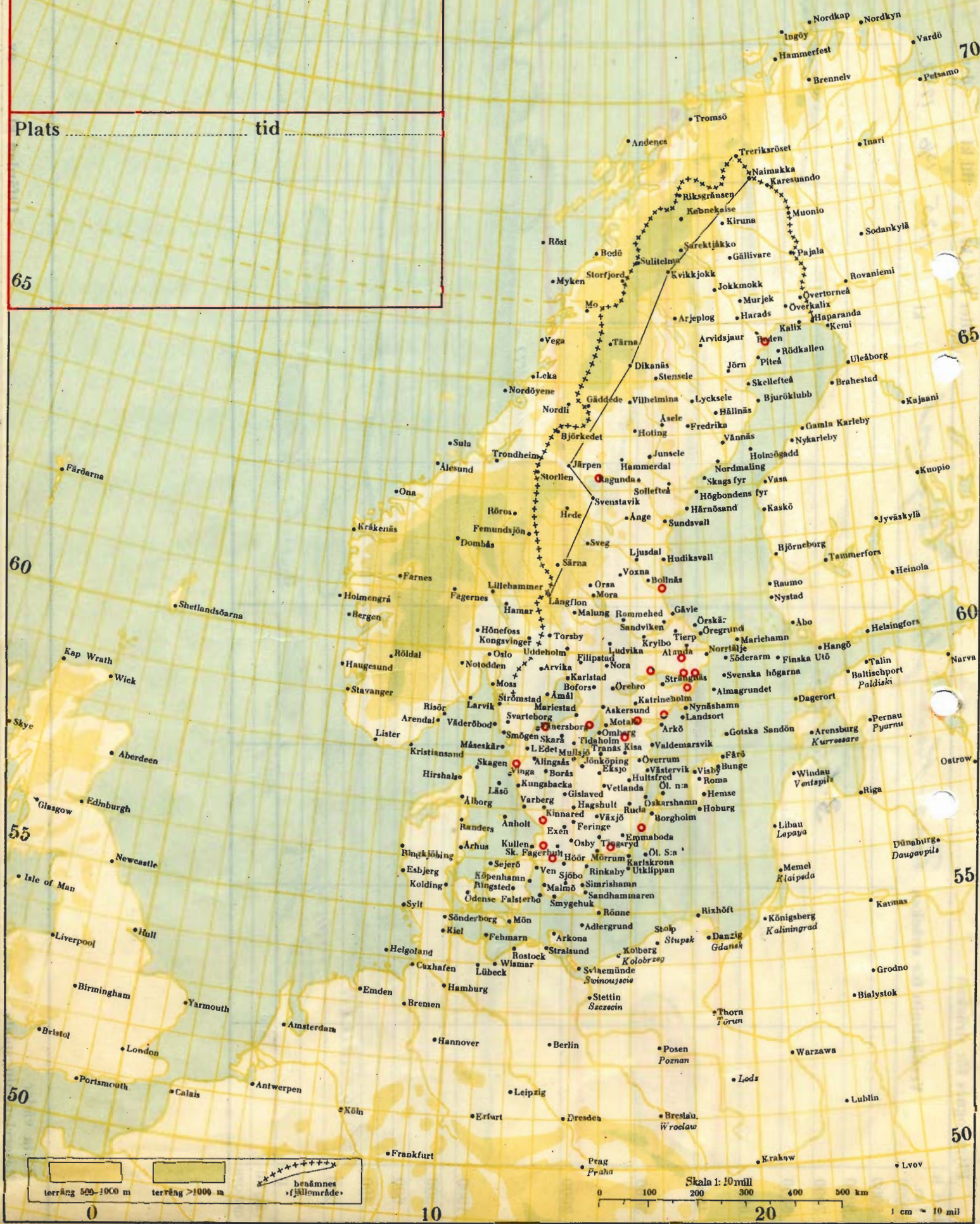
tid

70

• Jan Mayen

tid

65



terräng 500-1000

terräng >1000 m

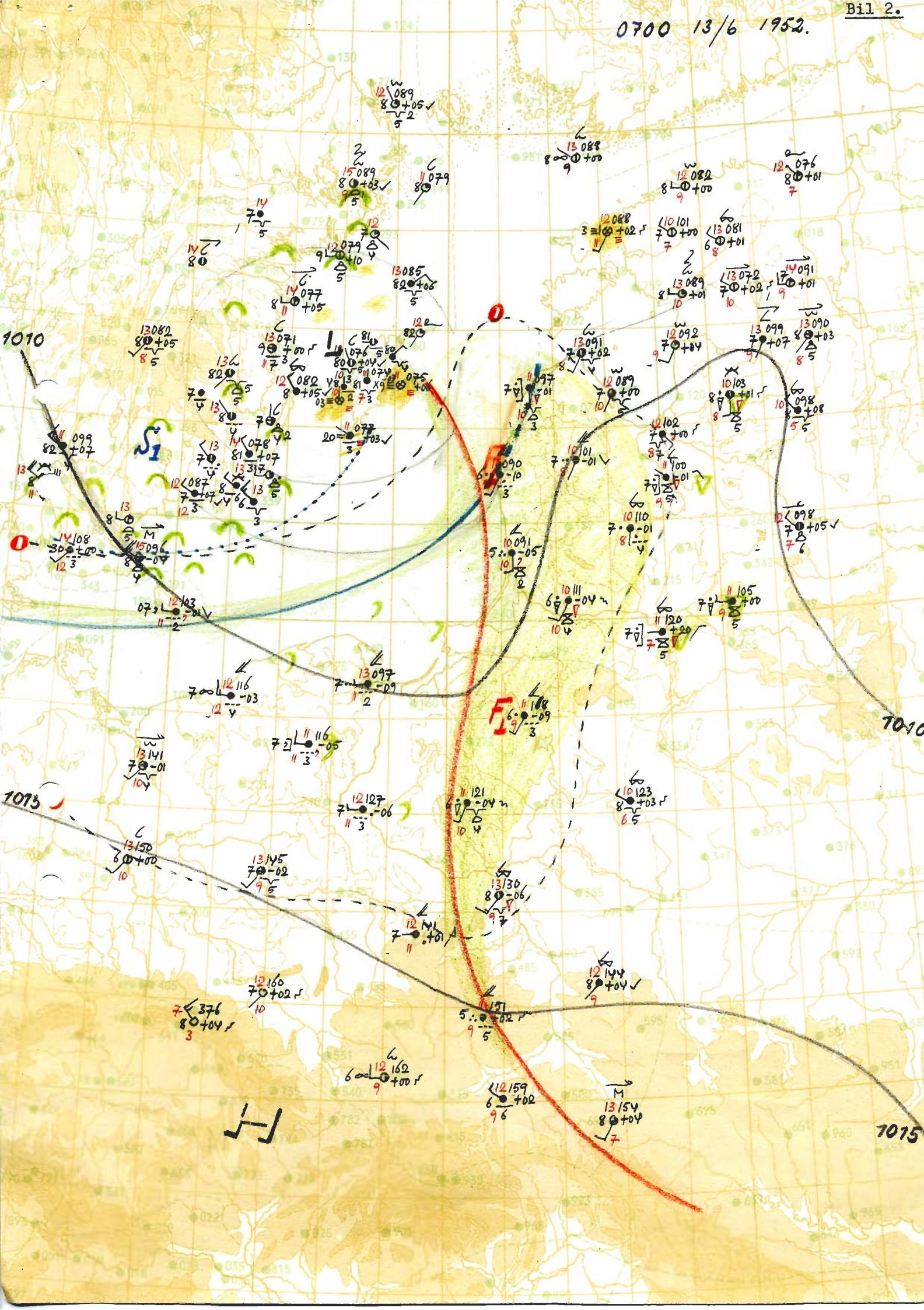
benämnes
»fällområde»

Skala 1: 10 mill

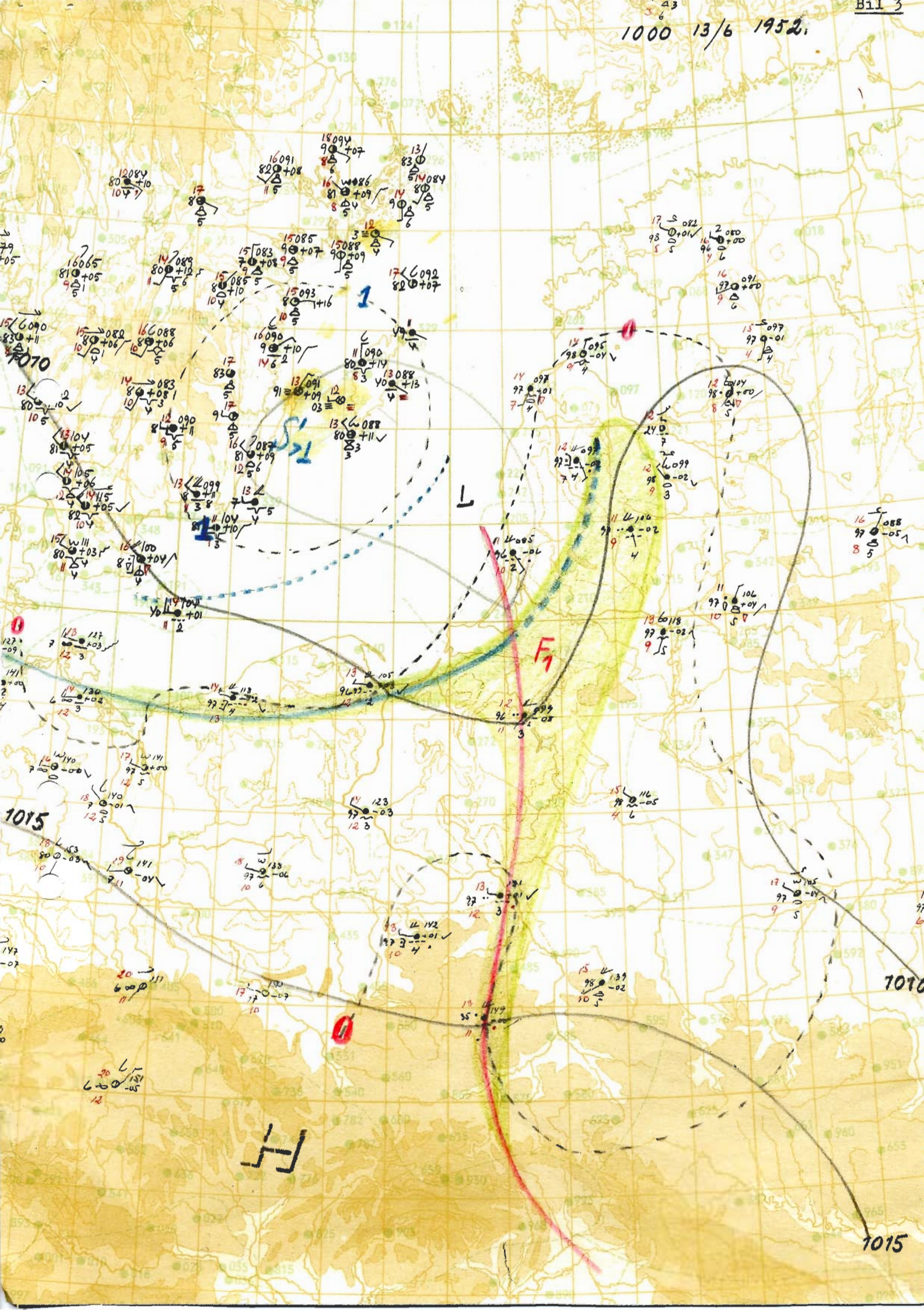
200	300	400	500
-----	-----	-----	-----

1 cm = 10 mil

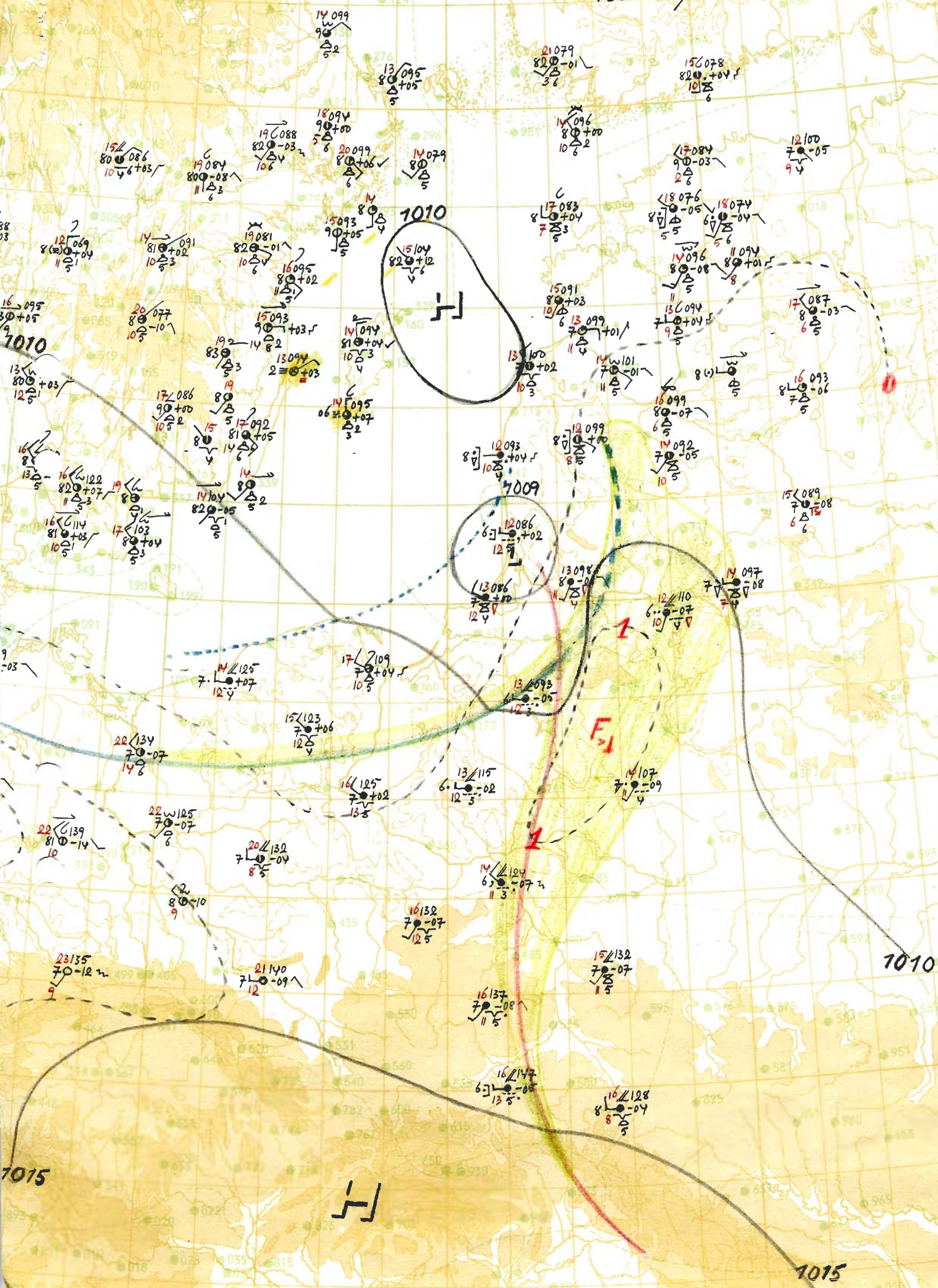
0700 13/6 1952.



1000 13/6 1952.



1300 13/6 1952.



vk

ffffff

cq-flyg de mvc 0825 13/6=bx=

pta mvc tnr 0743 13/6

f l a r :

1. väst linjen lillehammer orsa-vasa-vännäs-tärna-vega
p g a skurar.
2. ost linnejn nn linjen björneborg-marihamn-västervik-
danzig. +k

++++

Bilaga 36	
datum	kl
Mottaget	13/6 09.25
Sänt	/
Haft del:	

delivet
via Sef

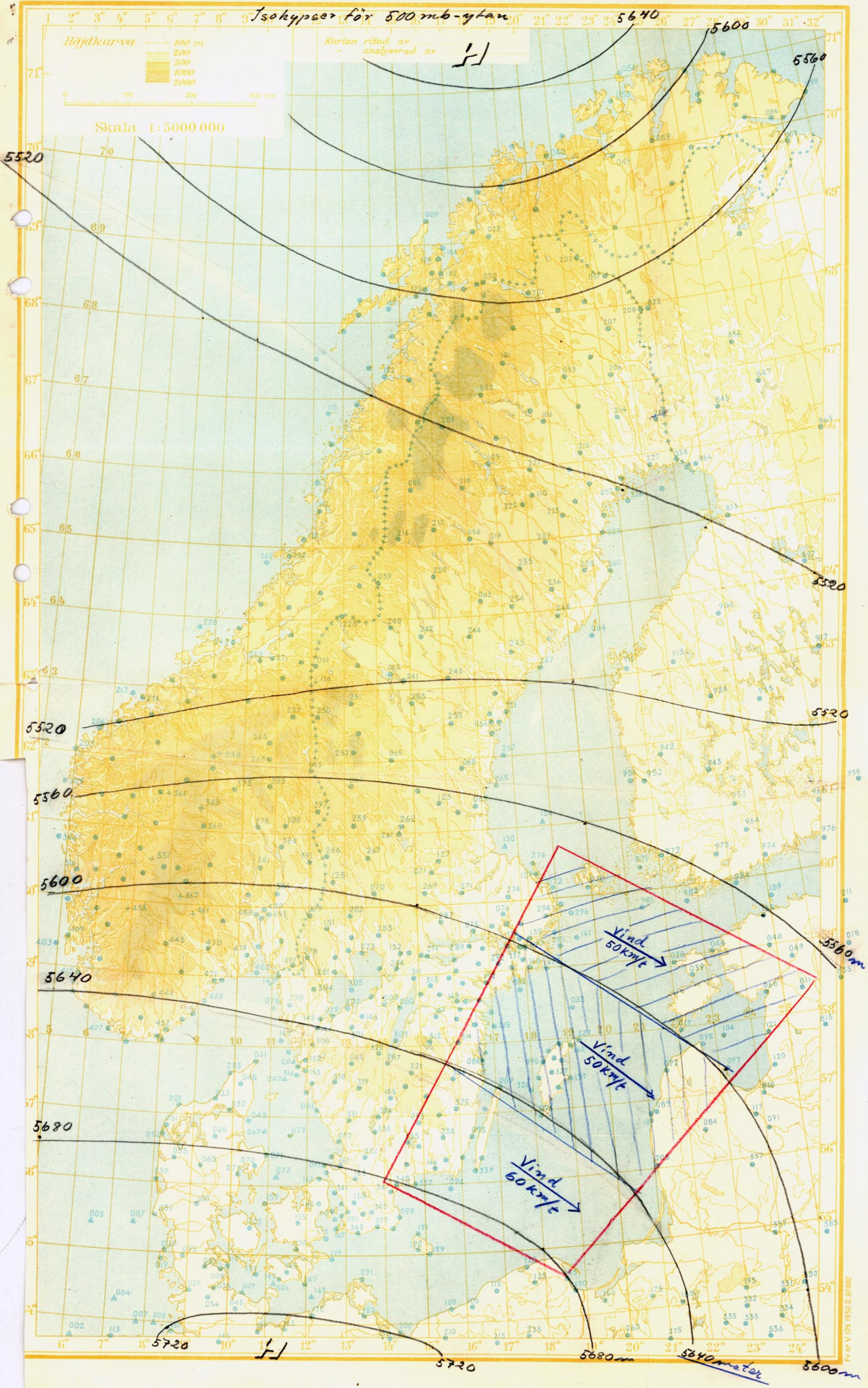
Vänta till ansvaret från pol om 12/7 m.
0945.

Isokypser för 500 mb-ytan

Kartan ritad av
analyserad av *HL*

Höjden
100 m
200
500
1000
2000

Skala 1:5000 000



Fre dagen den 13/6 1952 kl. 1500 GMT

Isbrytaren för 700-mb-ytan

Höjden

100 m

200

500

1000

2000

Kartan ritad av

analyserad av

3040

H.

3000

3000

Skala 1:5000 000

2960

2920

68

67

66

65

64

63

62

61

60

59

58

57

56

55

54

2960

64

63

62

61

60

59

58

57

56

55

54

3080

3020

3040

3000

1 bilaga.

Sammanställning av fartygsspaningen efter den försvunna DC 3:an
13/6 - 28/6 1952.

13/6

Kl 1310 rapporterade flygsäkerhetsledaren till chefen för marinen om den saknade DC 3:an och dess sist kända läge samt förfrågade sig om marinens möjligheter att insätta fartygsspaning.

Kl 1315 meddelades flygsäkerhetsledaren, att en mindre motortorpedbåt (T 34) kunde avgå med kort varsel, en större motortorpedbåt (T 101) efter c:a 2 tim och jagaren Sundsvall omkring kl 1600.

Kl 1320 begärde flygsäkerhetsledaren, att T 34 skulle avgå snarast till DC 3:ans sist uppgivna läge.

Kl 1340 avgick T 34 till platsen.

Kl 1350 anvisade flygsäkerhetsledaren spaningsområden (I och II enl bilaga a). Område I angavs såsom primär- och II såsom sekundär-område.

Under den 13/6 spanade inom område I och II följande fartyg:

motortorpedbåten T 34, kl 1600 - 2000

" T 101, " 1730 - 2400

jagaren Sundsvall, " 2000 - 2400.

Lokala dimbankar försvårade den optiska spaningen. En oljefläck siktades kl 2240 nord G. Sandöns nordudde, men bedömdes ej kunna häröra från DC 3:an.

Kl 2320 utökades spaningsområdet av flygsäkerhetsledaren att omfatta jämväl område III (se bilaga a).

14/6

Under den 14/6 spanade inom område I - III följande fartyg:

motortorpedbåten T 101, kl 0000 - 0230

" " " 0800 - 2200

jagaren Sundsvall, " 0000 - 2400

minsveparen Landsort, " 0100 - 2100

" Ulvön, " 0400 - 2400

" Örskär, " 1100 - 2200

fregatten Ehrensköld, " 0700 - 2400

Kl 0605 siktade Landsort två ryska ubåtar i nordöstra hörnet av område III. Samma ubåtar siktades kl 0915 av Ehrensköld.

Inom område I - III drivande dimbankar under morgonen.

Kl 1120 siktade Ehrensköld sex ryska jagare och två ubåtar strax utanför nordöstra delen av område III.

Kl 1156 siktade Ehrensköld stor rysk jagare utanför och nord om nordöstra delen av område III.

Kl 1340 siktade Ehrensköld tre ryska jagare (ev minsvepare) i östra, mellersta delen av område III.

Kl 1442 beordrades Ehrensköld och T 101 att koncentrera spaningen till södra delen av område III, medan övriga fartyg efter slutförd spaning skulle återgå resp baser för bränslekomplettering.

Tät tjocka och regndis rapporterades under kvällen inom område II.

Ingenting, som kunde sättas i samband med DC 3:ans haveri, siktades under den 14/6.

15/6.

Under den 15/6 spanade inom område I och II följande fartyg:

motortorpedbåten T 101, kl 0100 - 1200

jagaren Sundsvall, " 0000 - 2100

minsveparen Ulvön, " 0000 - 0415

fregatten Ehrensköld, " 0900 - 2400.

Kl 0500 undersökte Ehrensköld en oljeleck sydost Fårön utan att finna några vrakspillror.

Kl 0830 hittar Sundsvall en gummilivflotte i norra delen av område I lat $58^{\circ}34'$ N long $20^{\circ}15'$ O (uppgiften riktig på 0,5 distans-minuter när) (jfr bilaga A). Flotten märkt "LB typ OBI nr 180" tillhör flygvapnet, var ej uppblåst och företedde smärre skador. Flotten avlämnades för expertundersökning omkring kl 2200.

Kl 1015 hittar Ehrensköld en strålkastarlampa märkt Philips industri 173813 L 25-7995 och beordras utboja fyndplatsen.

Ytterligare en glödlampa jämte några oljeleckar inrapporterades från fartygen. En oljeleck syd G. Sandön var av den karaktär att den kunde misstänkas härröra från DC 3:an. Oljelecken utvälades, Ehrensköld utförde draggning och dykare nedsändes utan positivt resultat.

16/6.

I samband med nedskjutning av ett flygplan av typ Catalina dirigerades fregatten Ehrensköld, motortorpedbåtarna T 34, T 16 och T 101 samt minsveparen Landsort till ett område sydost Bogskären för att delta i sökningen efter detta flygplan.

Kl 1400 meddelades, att Catalinans besättning räddats, varefter fartygen beordrades återgå resp baser.

Kl 1620 beordrades chefen för Gotlands marindistrikt att leda fortsatt sökning efter DC 3:an i anslutning till oljefläcken syd G. Sandön.

Kl 1900 vedettbåten Granat med dykare på platsen.

Ingen dykning utförd p g a sjöhävningen.

17/6.

Kl 1400 anlände minsveparna M 11 och 14 till platsen för att utföra botten svepning.

P g a vädret kunde ingen dykning genomföras och svepning påbörjades av samma orsak först kl 2300.

G. Sandöns södra strandremsa genomsökt utan resultat.

18/6.

Intill kl 1730, då verksamheten av väderleksskäl måste inställas, utfördes botten svepning och två dykningar i samband med svepnapp dock utan positivt resultat.

19-20/6.

Vedettbåten Granat kvarlegat på platsen. M 11 och M 14 i Fårösund för smärre reparationer. Vädret icke medgivit vare sig dykning eller svepning.

21/6.

Slupen Snäppan utfört ekolodning på platsen utan att finna något, som kunde härröra från DC 3:an.

Ingen svepning eller dykning p g a sjöhävningen.

22-25/6.

Kl 1000 avbröts spaningarna för att återupptagas efter midsommarafton, då minsveparna från Nynäshamn återvänt med s k galvaniska svep.

26-28/6.

Ekolodning och svepningsarbeten pågått utan resultat.

Kl 1830 den 28/6 meddelar chefen för Gotlands marindistrikt, att

inom ett område 2 x 3 distansminuter runt platsen för oljefläcken
icke finnes något flygplanvrak.

Kl 1915 beordrades chefen för Gotlands marindistrikt att tills-
vidare avbryta sökningarna vid G. Sandön.

Stockholm den 28/6 1952.



P. Flodérus
Kapten vid flottan.

ÖSTERSJÖN

NORRA DELEN



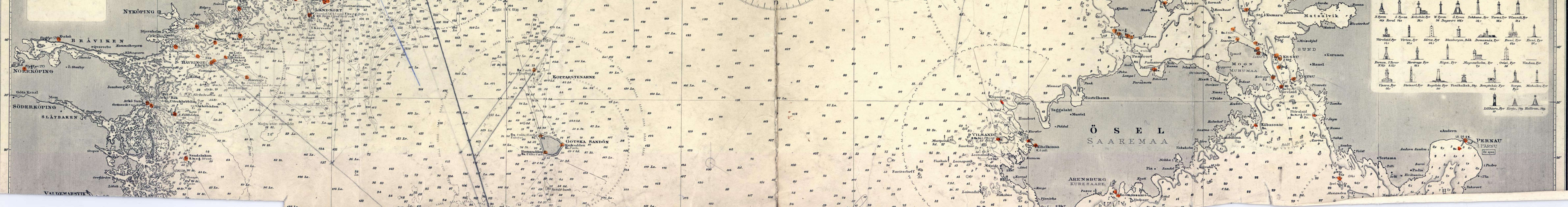
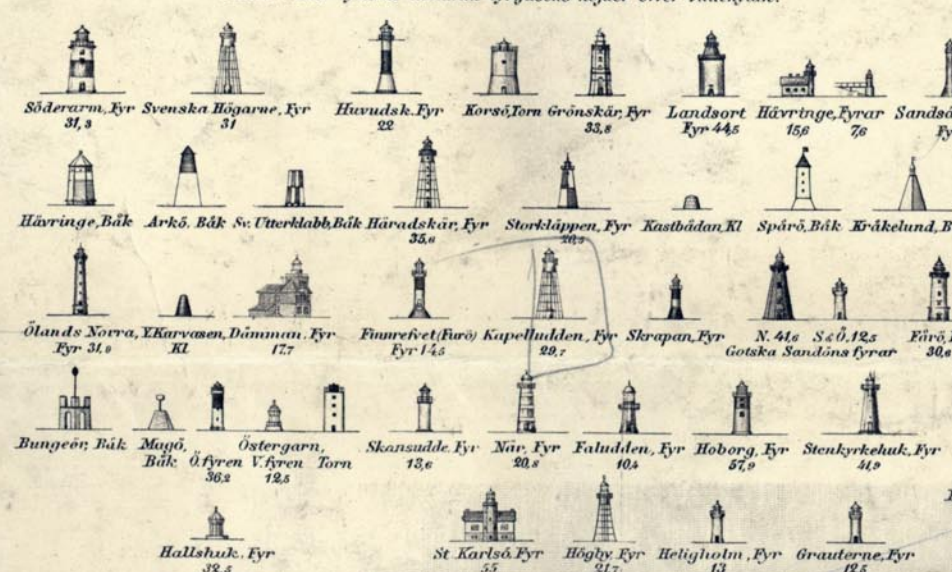
STOCKHOLM 1882.

Skala 1:50000

Djup och höjder i meter.

Kompassens misvisning. Kompassrosens angifna misvisningens medelvärde. Västra misvisning öfver och östra misvisning till höger v. p. 9' d. 1940.

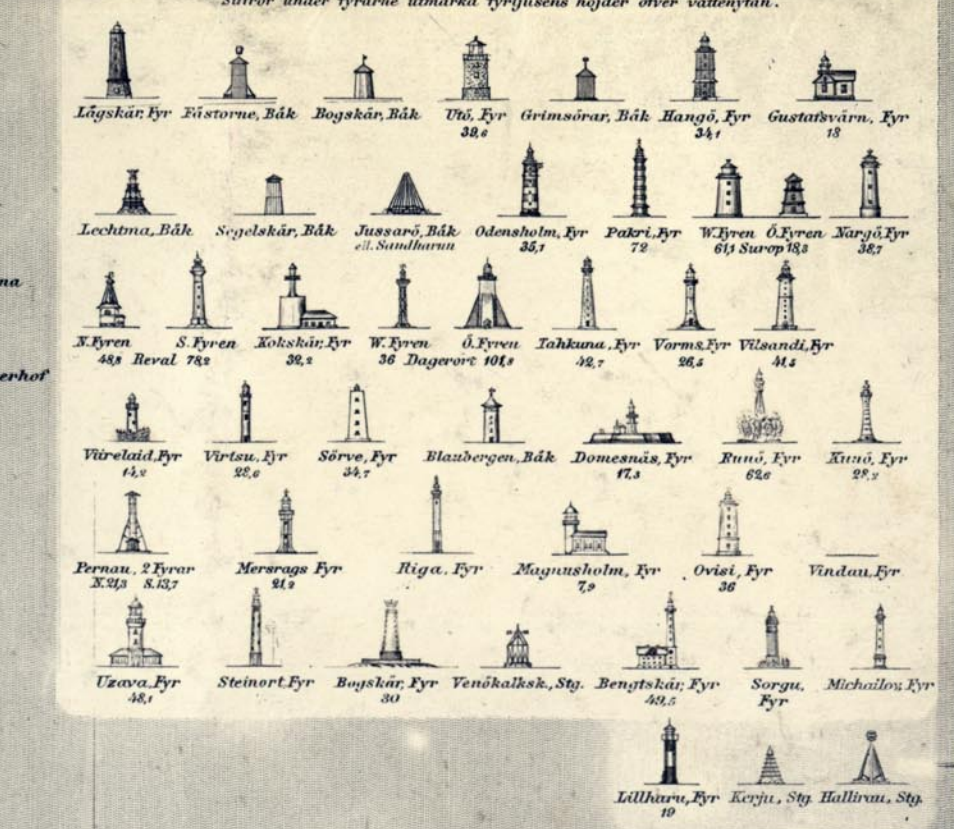
- Förklaringar.**
- | | | | | | |
|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| F. = fyr | IS = is | h. = holme | M. = muddar | S. = sand | sv. = svart |
| B. = blinker | bl. = bål | h. = holme | X. = norra | sk. = skäl | w. = vatten |
| En. = fyr med blink | En. = fyr med blink | En. = fyr med blink | En. = fyr med blink | En. = fyr med blink | En. = fyr med blink |
| Int. = intermittent fyr | Int. = intermittent fyr | Int. = intermittent fyr | Int. = intermittent fyr | Int. = intermittent fyr | Int. = intermittent fyr |
| K. = klippor | K. = klippor | K. = klippor | K. = klippor | K. = klippor | K. = klippor |
| MS = misvisning | MS = misvisning | MS = misvisning | MS = misvisning | MS = misvisning | MS = misvisning |
| S. = signalstation | S. = signalstation | S. = signalstation | S. = signalstation | S. = signalstation | S. = signalstation |
| V. = vattenlinje | V. = vattenlinje | V. = vattenlinje | V. = vattenlinje | V. = vattenlinje | V. = vattenlinje |
| RD = radioljud | RD = radioljud | RD = radioljud | RD = radioljud | RD = radioljud | RD = radioljud |
| RC = radioljud | RC = radioljud | RC = radioljud | RC = radioljud | RC = radioljud | RC = radioljud |
- Min. eller sek. vid fyr eller misvisning utmärker tiden mellan fyr- eller misvisningstypens upprepande. Svenska fyrar och sjömärken.

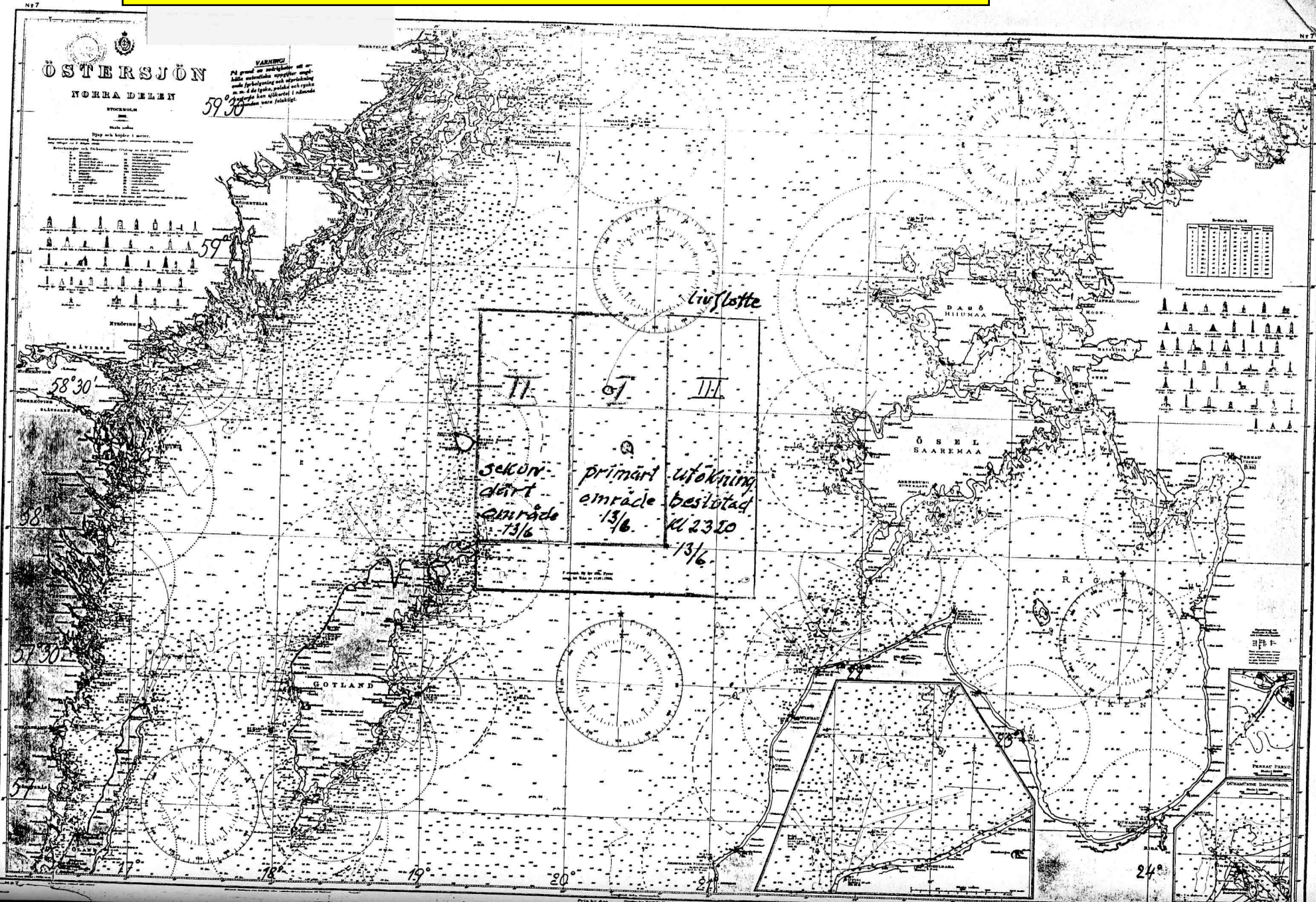


Reduktions-tabell

Meter	Swenska	Meter	Swenska	Meter	Swenska
1	1.00	10	10.00	100	100.00
2	2.00	20	20.00	200	200.00
3	3.00	30	30.00	300	300.00
4	4.00	40	40.00	400	400.00
5	5.00	50	50.00	500	500.00
6	6.00	60	60.00	600	600.00
7	7.00	70	70.00	700	700.00
8	8.00	80	80.00	800	800.00
9	9.00	90	90.00	900	900.00

Fyrar och sjömärken vid Finland, Estlands samt Letlands kuster. Siffror under fyrarna utmärker höjden öfver vattenytan.





Sammanställning av flygspaningen efter den försvunna DC 3:an 13/6-16/6.13/6.

Kl 1108 rapporterade DC 3:an sitt läge enl kortet, bilaga 1.

Kl 1125 anropades F 2 av DC 3:an. Därefter erhöles ingen förbindelse med fpl.

Kl 1145 beordrades ett räddningsfpl ur F 2 i högsta beredskap. Ett fpl startade kl 1216. Spaningen koncentrerades från början till den beräknade platsen för haveriet (område A enl kortet, bilaga 1). Därefter insattes alltfler fpl, dels ur F 2 (3 fpl), dels ur F 11 (8 fpl) mot ett betydligt utökat spaningsområde (område B enl kortet, bilaga 1). Spaningen pågick kontinuerligt till omkr kl 2245, men försvårades av dimma och låga moln.

Ett område ungefär motsvarande område B enl kortet, bilaga 1, avspanades samma dag av 6 fartyg ur marinen (se särskild rapport).
Ingenting, som kunde sättas i samband med DC 3:ans haveri, siktades.

14/6.

Spaningen igångsattes kl 0520 och pågick kontinuerligt till omkr kl 2200 inom ett område, som framgår av kortet, bilaga 1 (område C). Inom detta område insattes 3 fpl ur F 2 och 2 fpl ur F 11. Spaningen försvårades av dimma och låga moln. F 11 utförde huvudsakligen radarspaning och väderspaning för att flygspaningen skulle kunna intensifieras, så snart vädret förbättrades. F 2 utförde spaning på lägsta höjd, i l. hand där ögonspaning var möjlig. Fartygsspaningen fortsatte. En oljefläck upptäcktes cirka 35' öster Gotska Sandön. Oljefläcken kontrollerades av fartyg, men bedömdes ej kunna sättas i samband med haveriet.

15/6.

Spaningen igångsattes kl 0000 inom område A enl kortet, bilaga 2. Ur F 2 insattes 3 fpl och ur F 11 8 fpl. Sammanlagt insattes 20 företag mot området. Spaningen pågick kontinuerligt till omkr kl 2300 och koncentrerades i l. hand på båda sidor om en linje Fårö fyr - Finska Utö. Ett antal oljefläckar och föremål (inlagda med kryss på kortet, bil 2), som kunde sättas i samband med haveriet, upptäcktes och under-

söktes efter hand av fartygen. En oljeleck syd Gotska Sandön var av sådan karaktär (oljelecken hade en markerad lovartsgräns, som kvarlåg), att det bedömdes att det var sannolikast att fpl kunde ligga där.

Kl 0827 fann jagaren Sundsvall en livbåt, som tillhörde fpl. Livbåten avlämnades i land för expertundersökning omkr kl 2200 samma dag.

16/6.

Spaningen igångsattes kl 0045 mot område B enl kortet, bilaga 2. 3 fpl ur F 2 och 3 ur F 11 insattes. Strax efter kl 0400 besköts ett fpl ur F 2, varvid övriga avbröt (beordrades avbryta) spaningen. Intet, som kunde sättas i samband med DC 3:ans haveri, siktades.

Stockholm den 28/6 1952.

L. Rudberg

L. Rudberg
Kapten.

NOERR DELLEN

59°30'

VARNING
På grund av sambandet till or-
lösa omfattande uppgifter angå-
ende förklarande och upprättande
m. m. å de typiska, politiska och rätts-
liga åtgärder har tillkortat i nämnda
områden varit följande.

Amrã de 23 13/6

Område B

Område C $14 \frac{1}{6}$

Oberfläch

~~X-Livboz~~ kl 08:27

Område

Ojiblock ki El. oc

07/04/2015

07/04/2015

Beräknet
läge vid
anrop kl. 11.2
13/6

Lage k7.

FPI DC3
Cordwag

Biaya a.
(= bil. 52)

Bilaga 6.

Underbilager
a ö b endast
till huvudex.

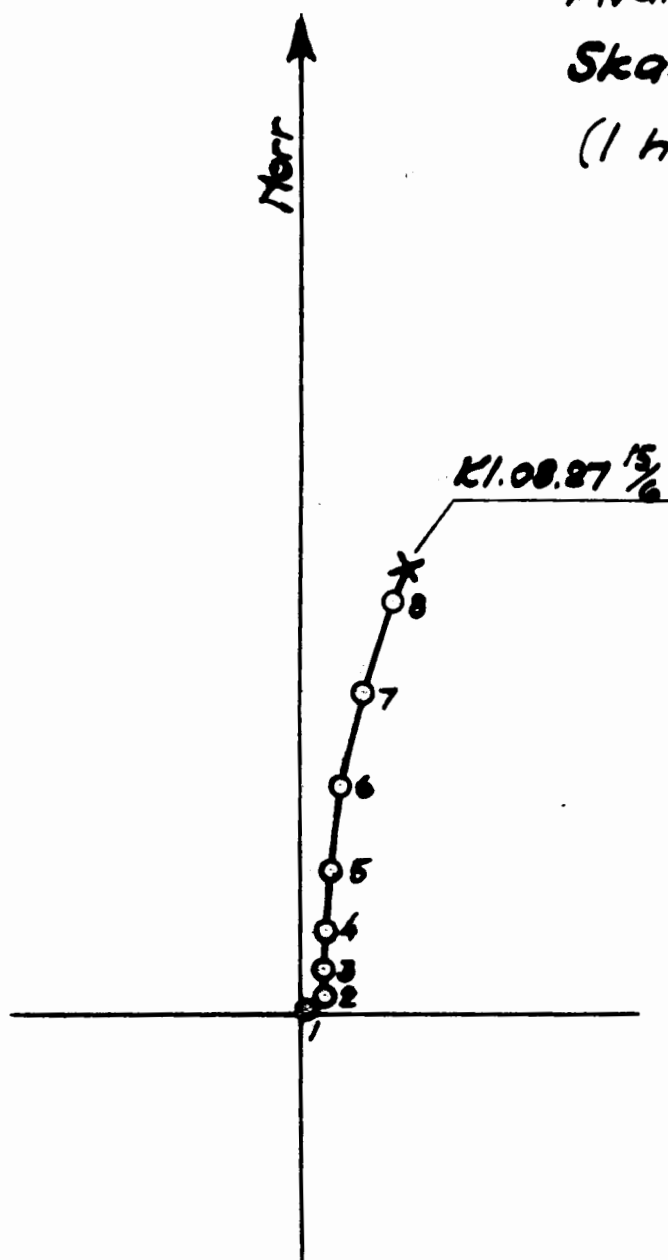
Livbåtens avdrift.

Beräknad för tiden kl. 11.25
den 13/6 – kl. 08.27 den
15/6 1952.

Avdrag av sjökort nr 7

Skala 1:500.000

(1 höjd med Gotska Sandön)



Livbåtens avdrift har beräknats med hjälp av bifogade vinduppgifter, bilaga a, samt avdriftskurva enl. bilaga b (vindström). Hänsyn till Coriolis-accelerationen har tagits genom ökning med 10° på vindriktningssvårdena.

Stockholm den 29/6 1952

J. Stenquist
Flygingenjör

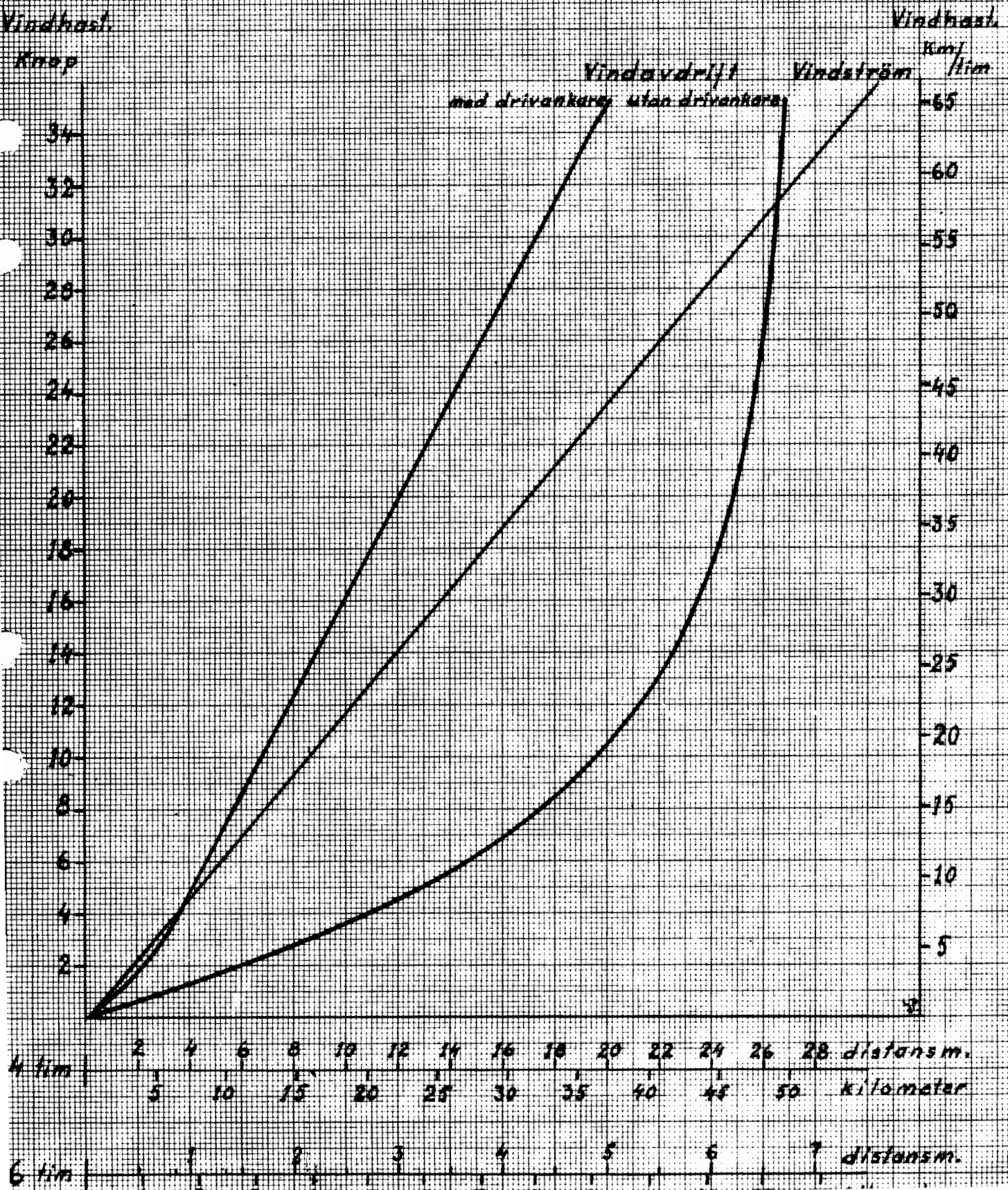
Vinduppgifter.

Datum 1952	Kl	0000-0600	0600-1200	1200-1800	1800-2400
12/6	Vind	° knop	° knop	240° 10 knop	230° 10 knop
	V 24 t	-	-	-	° "
13/6	Vind	180-210° 5 knop	Väx1. ° svag knop	Väx1. ° svag knop	160° 10 knop
	V 24 t	° "	227° 6.0 "	219° 3.6 "	172° 3.6 "
	Pkt nr		1	2	3
14/6	Vind	180° 15 knop	180° 15 knop	180° 15 knop	190° 15 knop
	V 24 t	172° 6.2 "	175° 9.9 "	176° 13.6 "	183° 15 "
	Pkt nr	4	5	6	7
15/6	Vind	200° 15 knop	210° 12 knop	° knop	° knop
	V 24 t	188° 15 "	194° 15 "	° "	° "
	Pkt nr	8			
/	Vind	° knop	° knop	° knop	° knop
	V 24 t	° "	° "	° "	° "
/	Vind	° knop	° knop	° knop	° knop
	V 24 t	° "	° "	° "	° "
/	Vind	° knop	° knop	° knop	° knop
	V 24 t	° "	° "	° "	° "
/	Vind	° knop	° knop	° knop	° knop
	V 24 t	° "	° "	° "	° "
/	Vind	° knop	° knop	° knop	° knop
	V 24 t	° "	° "	° "	° "
/	Vind	° knop	° knop	° knop	° knop
	V 24 t	° "	° "	° "	° "

Anm. Vind = rådande vind under perioden.

V 24 t = medelvärde av vinden under senaste 24 timmarna.

En gummilivbåts avdrift.



Härmed intygas, att den gummilivbåt nr 180, som i min närvaro omhändertogs av representanter för Statens kriminaltekniska anstalt, tillhörde flygplan typ 79, regnr 79001, och ingick i flygplanets utrustning, då det startade den 13/6 1952. Den var stuvad vid ingångsdörren.

Stockholm den 28/6 1952.

Nils Holmberg

N. Holmberg

Förman

6.tpgrp, F 8.

18 juni 1952

MFH M58-79: /

Kapt von Essen

ARKIV

	/	/	/	/	/	/
--	---	---	---	---	---	---



Statens Kriminaltekniska Anstalt

Bergsgatan 48

Stockholm 8

*Handl överl
under hand av
Kpt von Essen 18/6 - 52*

Kungl flygförvaltningen anhåller härmed att Statens Kriminaltekniska Anstalt måtte företaga undersökning av en gummilivbåt nr 180 tillhörande ett Flygvapnets flygplan typ DC 3 (Flygvapnets beteckning Tp 79) nr 79001 som omkring kl 11.30 fredagen 13.6 försvunnit under navigeringsflygning i Östersjön.

Gummilivbåten uppfiskades av jagaren Sundsvall omkring kl 08.30 den 15.6. på position 58° 34', 20° 15' drivande utan luftfyllning fri från packhöljet med höljet drivande vid sidan förenad med båten med en lina.

Anstaltens utredning bör utföras snarast och avse säkring av alla spår, samt på basis av dessa spår svar på följande frågor:

1. Vad har förorsakat skadorna i gummilivbåten? Explosion i flygplanet eller beskjutning?
2. Har skadorna uppkommit medan båten varit packad?
3. Från vilken riktning har skadorna kommit?

Det är dessutom betydelsefullt att få alla ^{öriga} upplysningar som kunna användas vid ett bedömande om hur flygplanet havererat.

För utredningen kan vid behov jämförande materiel ställas till förfogande av Kungl flygförvaltningen.

Utredningen bör genomföras i samråd med kapten von Essen, Kungl flygförvaltningen.

På Kungl flygförvaltningens vägnar

F. Lambert-Meuller
Byråchef

MF5/Ea/Lbg
180652

IE

till Chefen för Kungl. Flygförvaltningen, Stockholm.

STATENS KRIMINALTEKNISKA ANSTALT	
den 21/6	1952

21 6 52
 Overlämnas av statens kriminaltekniska anstalt
 till generalmajoren Bengt
 Jacobsson.

Stockholm den 21/6 1952.

Undersökningsprotokoll.

Uppdragsgivare: Chefen för Kungl. Flygförvaltningen, Stockholm.

Undersökningsmaterial:

En gummilivbåt nr 180, enligt uppgift tillhörande ett Flygvapnets flygplan typ DC 3 nr 79001, som omkring klockan 11,30 den 13 juni 1952 försvunnit under navigeringsflygning i Östersjön.

Undersökningsmaterialet inkom till statens kriminaltekniska anstalt den 17 juni 1952.

Undersökningens ändamål:

1. Att utröna hur skadorna i gummilivbåten uppkommit.
2. Att utröna om skadorna uppkommit då livbåten varit packad.
3. Att avgöra från vilken riktning livbåten skadats.
4. Att ange andra omständigheter, som kunna vara av värde för utredningen angående flygplanshavariet.

Undersökningen har under tiden 17 - 20 juni 1952 utförts av byråingenjören Per Sundberg och förste kriminalassistenten Bror Lindén i samråd med kaptenen Reinhold von Essen vid Kungl. Flygförvaltningen.

Gummilivbåten nr 180 har i uppblåst tillstånd en bredd av ca 115 cm och en längd av ca 285 cm. Flotten är försedd med fast botten. Till flottens utrustning hör bland annat en kolsyrebehållare, placerad i flottens för, en behållare av plåt, innehållande nödsignalmateriel, en radarreflektor, reparationsväska, en påse med markeringsfärg, en behållare av plåt innehållande nödproviant, öskar, åror och uppblåsningsbälg.

Under flygning förvaras här ifrågavarande flottor bered-

skapsförpackade på fastställda platser i planet. Flottarna äro alltid inneslutna i ett hölje av tyg. Utanpå höljet finns en anordning för snabbutlösning av flotten och uppblåsning av densamma. Utlösning av flotten och uppblåsning kan ske med ett enkelt handgrepp. Flotten kan utlösas utan uppblåsning.

Den packade flotten har en höjd av ca 25 cm, en bredd av ca 55 cm och en längd av ca 75 cm. Utseendet av en packad flotte framgår av foto 1.

En i flygplanet uppblåst flotte av denna typ kan enligt uppgift icke föras ut genom planets dörröppning.

Flotten anträffades enligt uppgift av jagaren Sundsvall den 15 juni 1952 klockan 8,30 på positionen $58^{\circ}34'$, $20^{\circ}15'$ drivande utan luftfyllning och fri från packhöljet med höljet drivande vid sidan, förenad med flotten genom en lina. Utlösningdonet var enligt uppgift anslutet till kolsyrebehållaren men demonterades efter bärgningen. Vid okulärgranskning av flotten anträffades en del splitter, som säkrades. Flotten fördes därefter med olika transportmedel till Kungl. Flygförvaltningen, Stockholm, varifrån den efter okulärbesiktning och fotografering (foto 3 och 4) över-sändes till anstalten.

Det till flotten hörande packhöljet företedde ett flertal skador inom ett begränsat område samt dessutom några spridda skador, se foto 2. Även gumniflotten uppvisade ett flertal skador, huvudsakligen uppträdande i fören och främre hälften av flotten.

Den till utlösningssanordningen hörande karbinhaken var fastgjord vid förankringslinan, linan till sprintarna, vilka fasthålla höljet, och wiren med utlösningssdonet till kolsyreventilen. Förankringslinans andra ände var fastgjord vid flotten.

Kolsyrebehållaren visade sig vid prov vara fylld och följaktligen hade flotten icke blivit uppblåst på automatisk väg. Vid undersökning av utlösningssanordningen har icke någonting framkommit, som talar för en felaktig montering eller materialfel. Det kan därför utsägas, att denna utlösningssanordning icke kommit till användning.

De båda behållarna för nödsignalmateriel och nödproviant (se foto 3) hade en rektangulär och en buktig yta samt tvenne halvcirkelformade gavlar. Behållarna voro fastsatta med tyghållare med den plana, rektangulära ytan mot flottens botten. Den

närmast fören belägna behållaren för nödsignalmaterielen uppvisade en kraftig buckla på den buktiga ytan, vilken skada synes ha kunnat uppkomma genom tryck eller stöt mot kolsyrebehållaren. Då flotten är packad ligger nämligen kolsyrebehållaren an mot nödsignalmaterielbehållaren. Genom skadan hade reservpåsen med markeringsfärg inuti behållaren pressats sönder och innehållet blandats med vatten, som trängt in genom en lucka i lödningen till behållarens ena gavel. Den rikligt förekommande färgen på flotten torde härröra från denna reservpåse.

Behållaren för nödproviant uppvisade tre skilda skador på den rektangulära delen (se foto 6). En av skadorna utgjordes av ett ca 8 x 15 mm stort, oregelbundet hål med kanterna vikta inåt behållaren. Inuti behållaren funnos bland annat två dosor fyllda med vatten. Den ena av dessa dosor uppvisade ett liknande hål och i dosan anträffades ett stålsplitter (foto 8, punkt 1).

Uppblåsningsbülgen (se foto 3) placeras vid förpackningen mellan de båda förenämnda behållarna med kopplingsanordningen för uppblåsningen vänd mot flottens botten. Bülgens plana sidor utgöres av 10 mm tjock plywood. Träet uppvisar flera skador och i en sida anträffades två stålsplitter (se foto 5, 7 och 8), vilka trängt igenom virket. Minst ett splitter hade passerat genom båda plywoodskivorna. Spårens utseende och splittrens läge visa att anslaget kommit från den sida, där kopplingsanordningen är anbrindad.

Den ordinarie påsen för markeringsfärg var oskadad och hade icke öppnats. Flottens övriga utrustning var icke skadad och var placerad på föreskrivet sätt.

Förutom ovan nämnda splitter anträffades i flotten 25 splitter på platser, angivna på foto 8. På detta foto finnas även medtagna splitter, som anträffats vid besiktningen av flotten ombord på jagaren Sundsvall samt splitter, som uppkommit vid beskjutning av ett catalinaflygplan den 16 juni 1952. De anträffade eller överlämnade splittren ha efter sökningen eller överlämnandet förvarats i skilda preparatrör.

Splittren från flotten utgjordes av dels stål, dels lättmetall samt dels koppar. Storleken av splittren framgår av foto 8. Tjockleken hos de större stålsplittren ha uppmäts och befunnits ligga

mellan 2,5 och 3 mm. Tjockleken hos lättmetallsplittren varierade starkt och låg mellan 0,7 och 1,5 mm. Tjockleken hos en större kopparflisa (foto 8 punkt 5) var ca 0,5 mm.

Vid granskning av stålflisorna kunde iakttagas dels mörkfärgade beläggningar samt dels förekomst av ett ojämnt skikt av ljus metall. Vid spektrografering av ytan av fyra av stålspiltren påvisades en förekomst av järn, aluminium, koppar, magnesium, mangan och kisel. Efter slipning och tvättning av ytan på ett av dessa splitter kunde påvisas en förekomst av järn samt små mängder av koppar, mangan och kisel. Aluminium och magnesium föreligga således endast i ytskiktet. Förekomsten av detta ytskikt talar för att stålflisorna passerat genom gods innehållande dessa metaller. Halterna av koppar, mangan och kisel ha jämförts hos ett av ovannämnda splitter med ett splitter, som efter beskjutning av ovan nämnda catalinaflygplan anträffats i en sergeanten Engborg tillhörig mössa. God överensstämmelse har därvid iakttagits. Nämnda konstituentor äro emellertid mycket vanliga i stål och frånvaron av speciella legeringsämnen gör det icke möjligt att mera säkert avgöra, om stålspiltret från flotten härrör från en granat.

Lättmetallsplittren visade sig bestå av huvudsakligen aluminium och mindre mängder av koppar, magnesium och mangan samt spår av järn och kisel. Den kvalitativa sammansättningen överensstämmer med materialet i flygplanet. Någon avvikelse i kvantitativt avseende har heller ej uppmäts vid jämförelse med en legering av likartad sammansättning som flygplanets plåtmaterial.

På den ovan nämnda kopparflisan kunde påvisas en begränsad beläggning av en ljusare metall, i vilken påvisades aluminium. Efter bortskaffande av denna beläggning och spektrografering av flisan kunde visas, att denna utgjordes av ren koppar utan några legeringsämnen.

Vid undersökning av splittren med avseende på förbränningsrester efter sprängämnen har beträffande de splitter, som trängt in i bülgen, erhållits svagt positiv reaktion med difenylaminsvavelsyra samt klart positivt resultat med Lunges nitritreagens. Halten nitrit svarar dock endast mot en halt av 0,01 mg salpetersyrighet. De båda nämnda reaktionerna kunna icke anses

entydiga. Dock har det icke varit möjligt att påvisa något ämne i den del av flotten, som splittren passerat, vilket skulle kunna ge reaktionerna.

Vid den okulära och mikroskopiska undersökningen av splittren har iakttagits markerade spår efter bearbetning med verktyg, vilka spår närmast likna dem som uppkomma vid svarvning av ett metallstycke. Sådana spår ha iakttagits bland annat på splitter under punkterna 1, 6, 7 och 10 (foto 8). Spårens utseende framgår av foto 9, där som jämförelse även upptagits en bild av ytan av en 23 mm rysk spränggranat (förstoringen 13 ggr).

Ett splitter, som anträffats på flottens undersida efter att ha trängt igenom nästan hela den packade flotten, uppvisar på ena sidan svarvspår och på andra sidan gängor, se foto 10 och 11. På det sistnämnda fotot finnes även en bild av gängorna på en granat av ovan nämnt slag. Splittrets ena kant är relativt oskadad och tydligen i ursprungligt skick. Detta i förening med förekomsten av svarvspår och gängor talar för att splittret kan ha utgjort den främre delen av en projektilkropp, i vilken finnas gängor för exempelvis ett spetsrör. Godstjockleken är stigande från den hela kanten räknat (1,0 - 1,4 mm) och överensstämmer även i detta avseende med en 23 mm granat.

En projektil av aktuell typ är försedd med en gördel av ren koppar, vilken styr projektilen genom vapnets lopp. Den yta på projektilen kring vilken gördeln är fastsatt är oregelbunden, exempelvis räfflad. På det kraftigt deformerade kopparsplittret (foto 8 punkt 5) kunde iakttagas tydliga anvisningar till räfflor. Foto 12 visar detta samt räfflor på en gördel till 23 mm rysk granat.

Såväl hölje som flotte sakna spår av krut och sprängämne. Skadorna på höljet korrespondera väl med skadorna på flotten och dess utrustning. Undersökningen har givit vid handen, att de anträffade splittren och ytterligare en del splitter utifrån och inom ett relativt begränsat område trängt in i den packade flotten i det hörn som ligger diametralt motsatt mot utlösningsanordningen, se foto 2. En del splitter ha passerat genom den packade flotten. Under förutsättning att den packade flotten legat plant och på föreskrivet sätt synas splittren ha inträngt i en liten vinkel mot vågplanet underifrån.

Splittrens form och allmänna utseende samt kinnedomen om med vilken kraft de trängt in i den packade flotten tala för att splittren uppkommit som följd av en explosion i ett metallföremål, som befunnit sig på ett förhållandevis kort avstånd från flotten. Föremålet eller splittren ha innan de träffat packen, passerat genom lättmetallplåt.

På grundval av erhållna uppgifter och undersökningar, som gjorts på ett plan av samma typ, kan utsägas, att explosionen icke orsakats av ett föremål, som normalt medföres i flygplanet.

Slutsats.

Med ledning av de vid undersökningen erhållna resultaten kan följande utsägas:

1. Ingenting har framkommit som talar för att skadorna i gummilivbåten förorsakats av en explosion i ett föremål tillhörande flygplanets utrustning. Däremot tyder bilden av skadorna och splittrens art på att skadorna orsakats av en granatbrisd.
2. Skadorna ha uppstått då livbåten varit packad och innesluten i höljet.
3. Den packade livbåten torde, under ovan angiven förutsättning, ha träffats av splitter, som inträngt i liten vinkel mot vägplanet snett underifrån.
4. Den begränsade utbredningen av skadorna tyder på, att det som förorsakat dem icke ensamt kunnat medföra flygplanets haveri.

Undersökningen bestyrkes på heder och samvete.

Stockholm den 21 juni 1952.

Peter Sundberg Ben Rids

Den aktuella gummi-
livbåten i packat skick.

Snabbutlös-
ningsanordning.

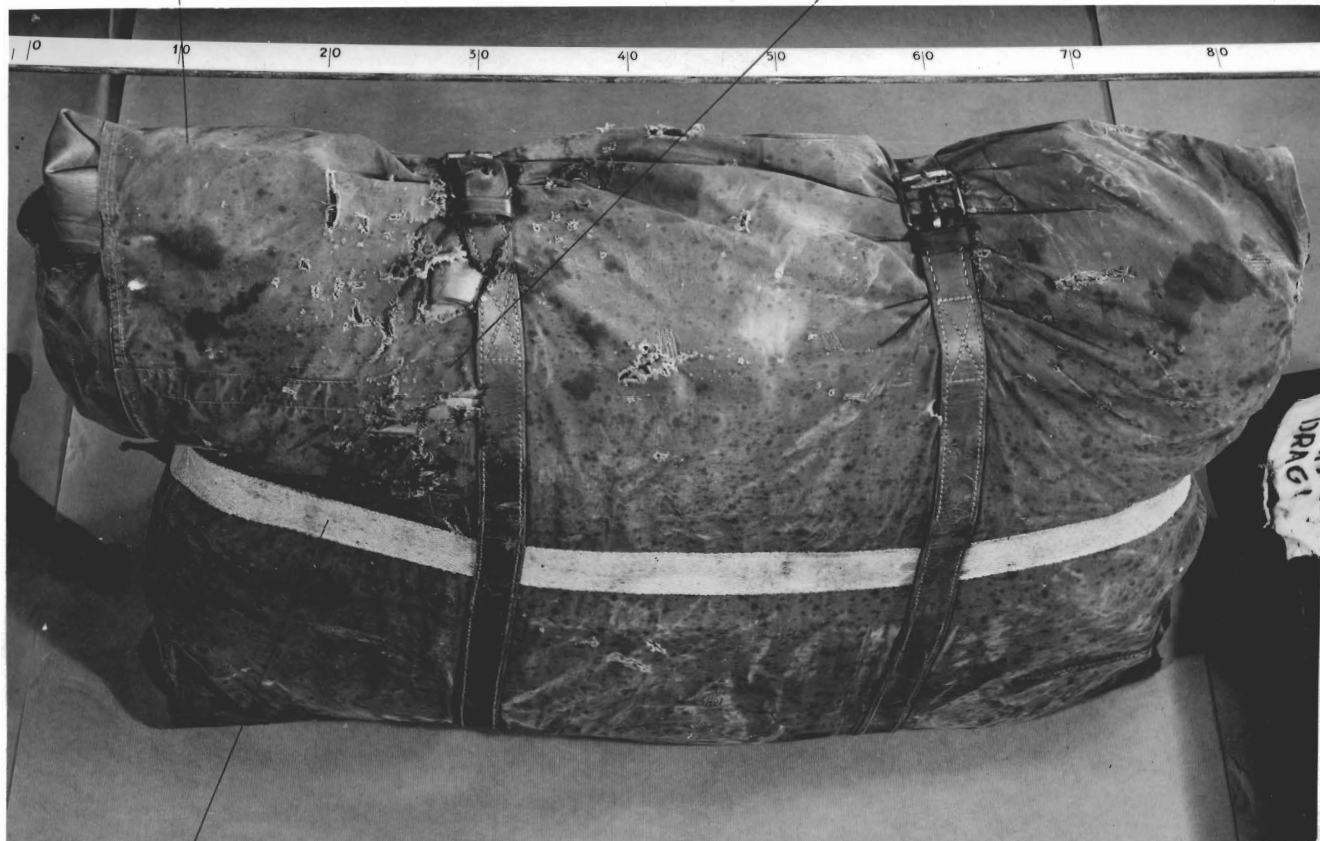
Gummilivbåt av
liknande typ.



Foto 1.

Översida.

Skador på hyljet.



Undersida.

Foto 2.

5, 9.

Denna bild saknas i mapp med originalrapport och har därför skannats från kopia.

Behållare för
nödproviant.

Öskar.

Behållare för
nödsignalma-
teriel.

Uppblås-
ningsbälga.

Åror.

Radarref-
loktor.

Utlösning-
don.

Kolsyrebe-
hållare.

Flottens
fär.

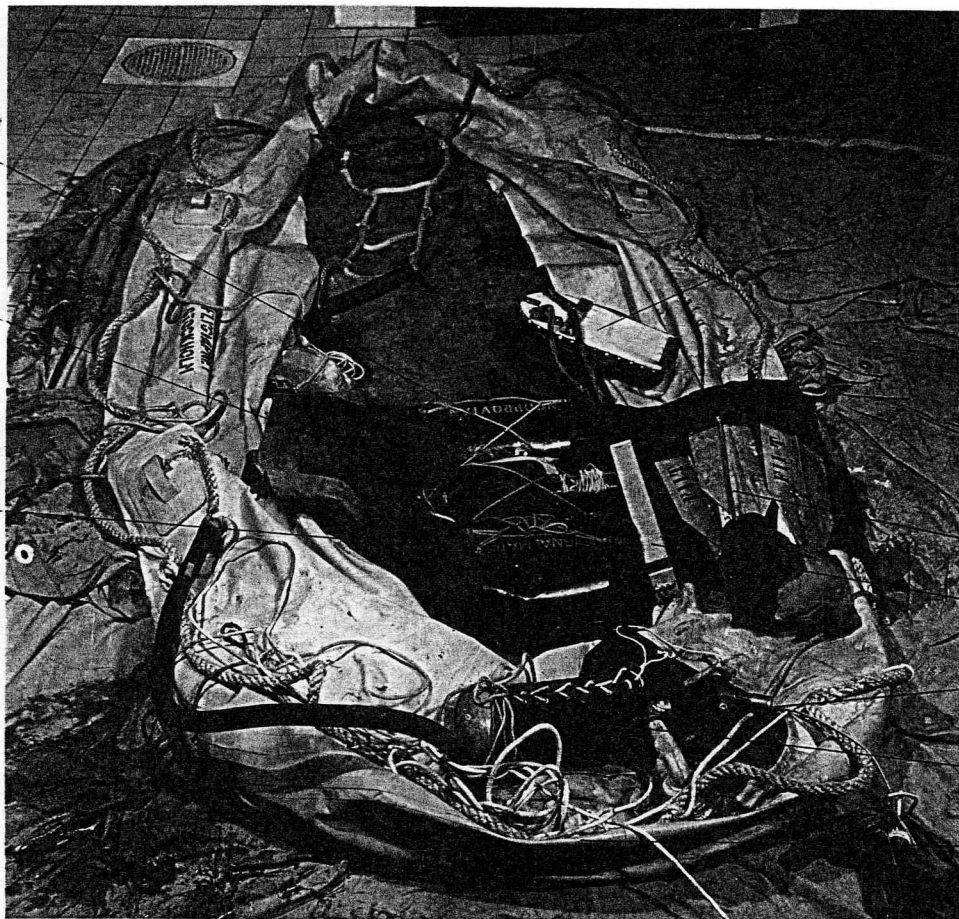


Foto 3.

Del av hül-
jet.

Flottens främre högra del.



Foto 4.

Skadat område.

Buckla.

Flottens främre högra del.

Hödproviantbehållare.

Uppblåsningbälg.

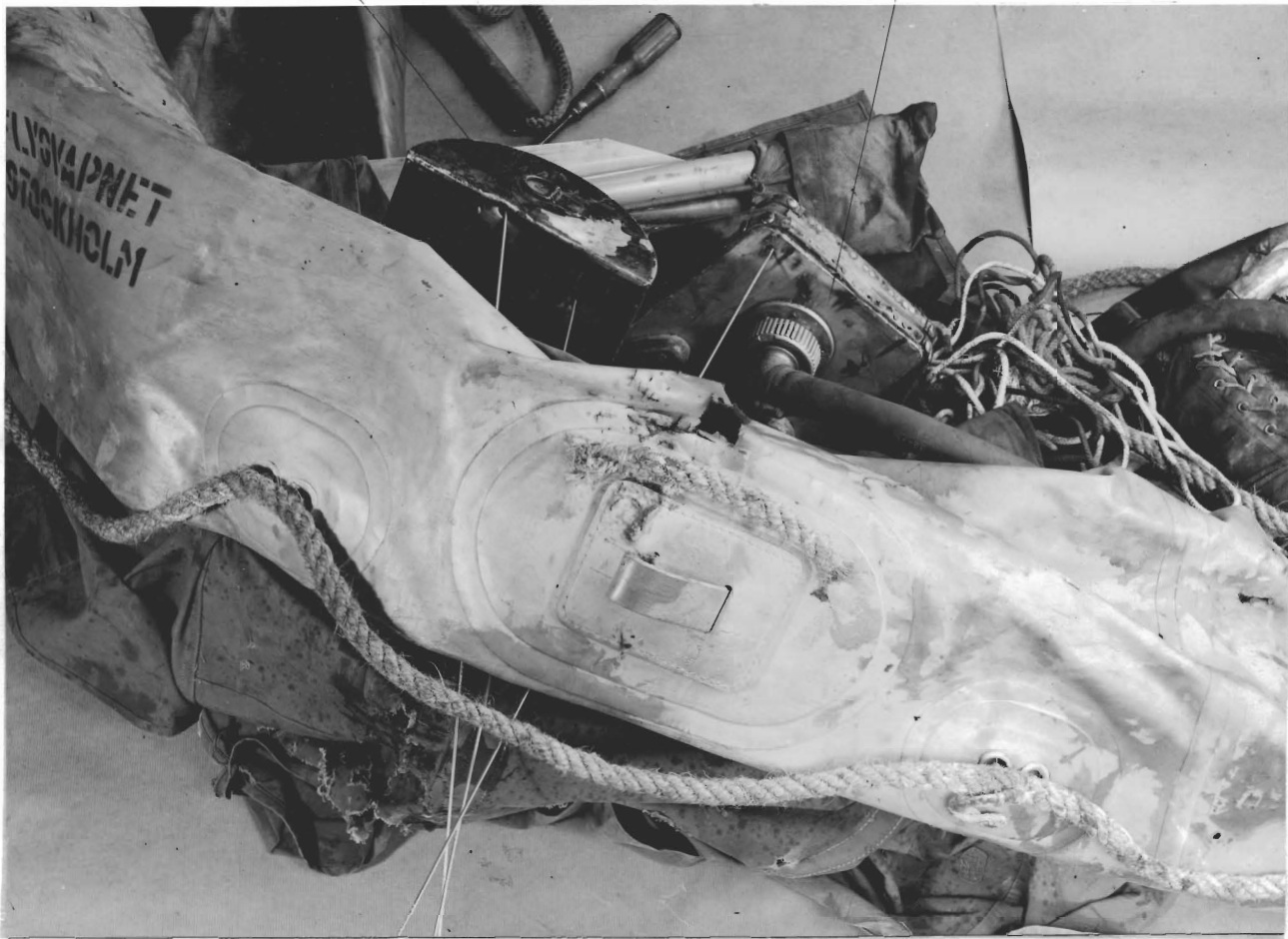


Foto 5.

De ljusa pinnarna angiva några av splittrens passage genom flottan.

Uppläsningebulgon.

Skador från splittor.



Foto 7.

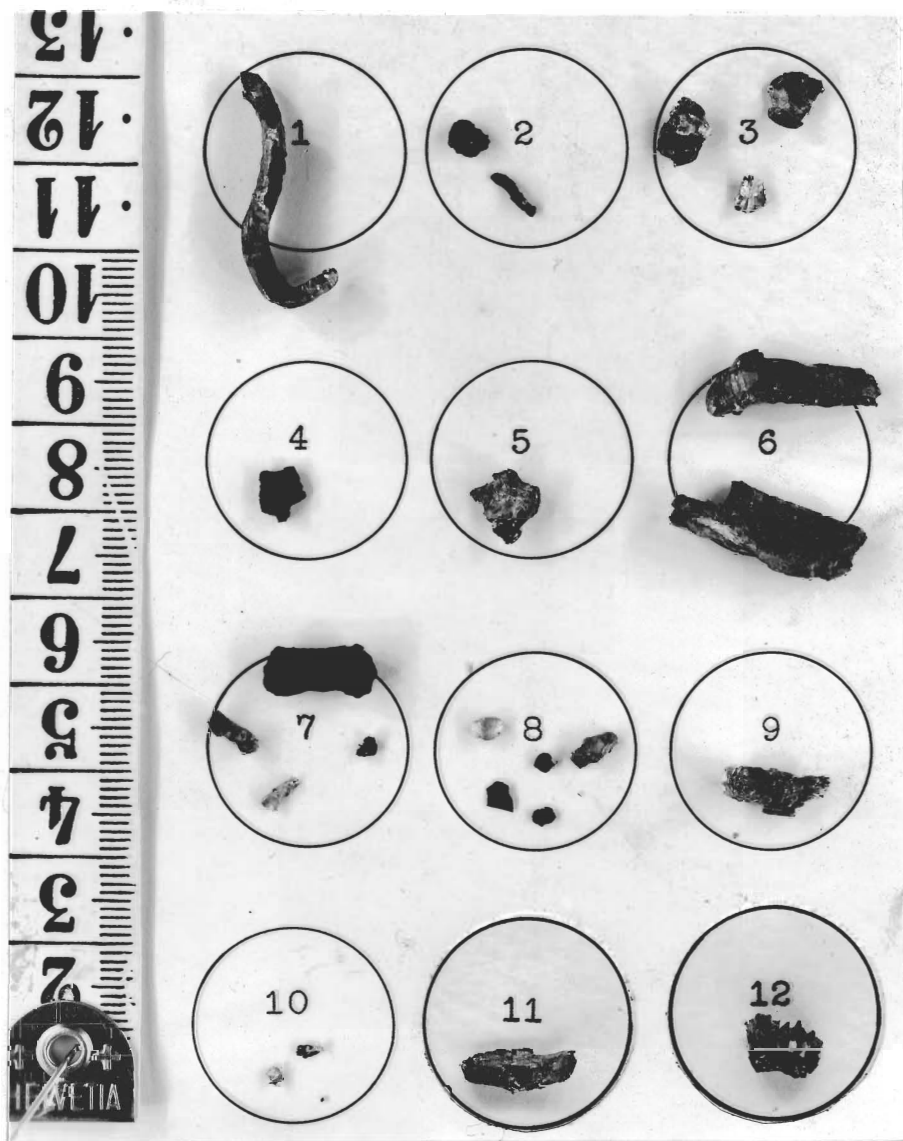


Foto 8.

1. Splitter från vattendosa i nödproviantbehållaren.
2. " , omhändertaget av besättningen på jagaren Sundsvall.
3. " " " " " " " " " " " "
4. " från flottens botten mellan kolsyrebehållare och nödsignal-materiel.
5. " från flottens botten vid nödproviantbehållaren.
6. " , anträffat i uppblåsningsbälgen.
7. " , anträffat i den uppskurna flottens vänstra sida.
8. " " " " " " högra " .
9. " , bortopererat från sergeant Engberg.
10. " från förstärkningen vid den främre högra "ärtullen".
11. " från sergeant Engbergs nässa.
12. " , bortopererat från fanjunkare Arbin.

Verktygsspår på
ett splitter, foto
8, punkt 7.

Verktygsspår på
en granat av rysk
tillverkning.

Verktygsspår på
ett annat splitter,
foto 8, punkt 6.

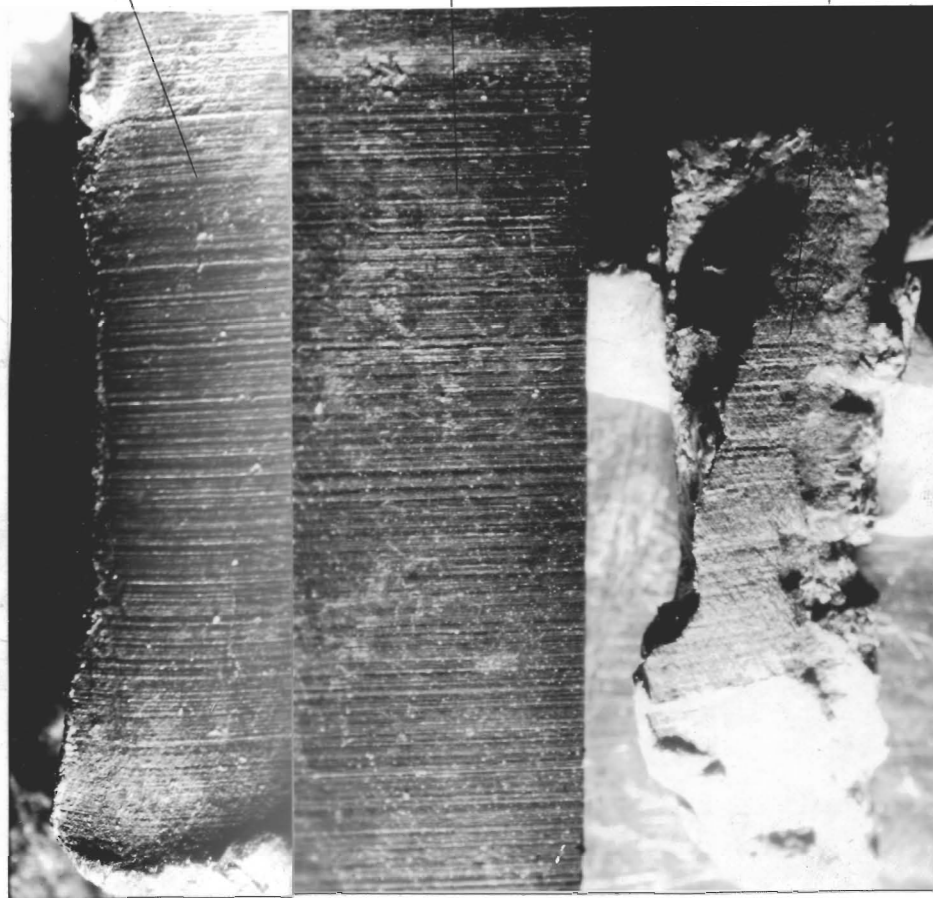


Foto 9.

Denna sida saknas i mapp med originalrapport och har därför skannats från kopia.

Splitter från flotten.

Främre delen av en granat-
kropp av rysk tillverkning.

Likartad jämn kant.



Foto 10.

Den gängade sidan
av splittret.

Den gängade insidan
av granaten.

Likartade gängor.

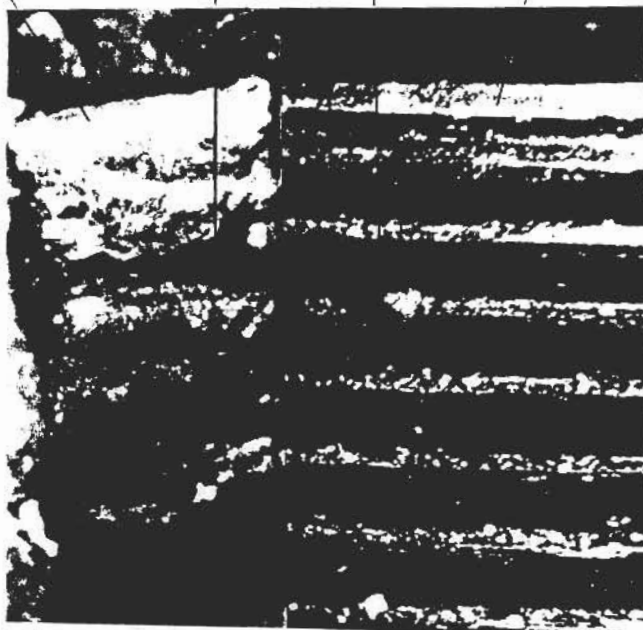


Foto 11.

Räfflor på kopparsplitt-
ret, foto 8, punkt 5.

Den räfflade insidan av en
koppargördel på en granat
av rysk tillverkning.

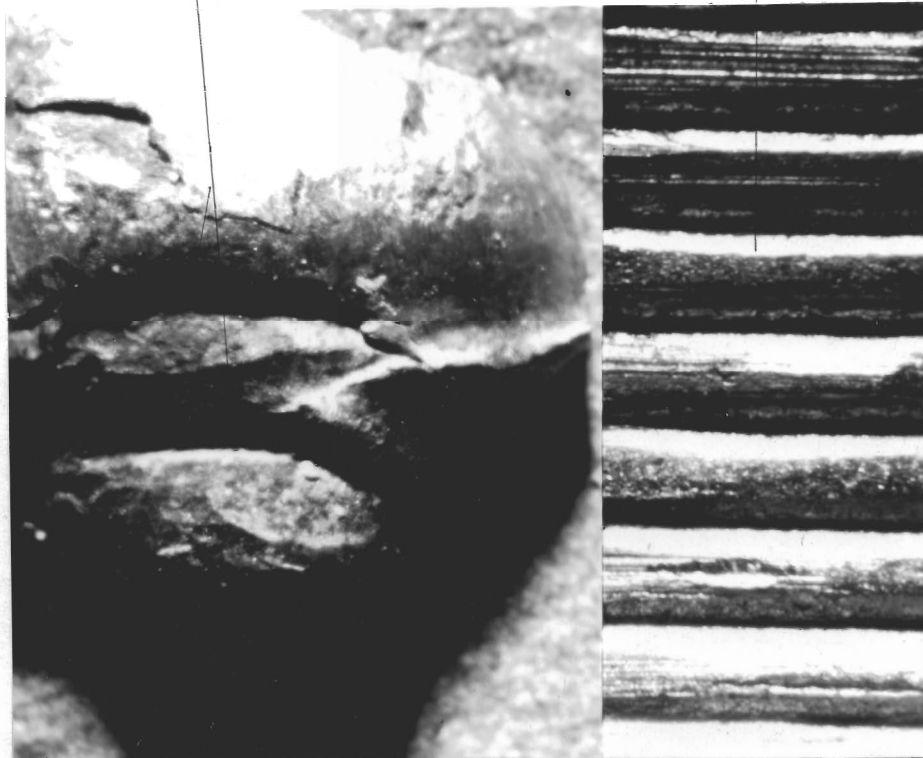


Foto 12.

468
Auskript

Sammandrag av rapporter mottagna på talregistreringsmaskin.

Enl fyrmästaren G.S. kom ett fpl omkring kl 1100 från NO på låg höjd men höjde sig över ön, sågs av överfurir Hansson (befhav på Gråtruten).

Fyrmästarens fru: "Fpl gick ganska länge och dovt över platsen, gick därefter ut över åt sjön men sedan dröjde det ett tag och så kom ett svenskt fpl över ön och då tänkte vi att det första fpl kom och gick så konstigt. Tiden mellan 1030 och 1100.

Svenska fpl kom strax efter kl 1200. Första fpl gick högt över ön och länge och hördes länge ut över sjön."

Överfurir Hansson:

Observerat fpl omkring kl 1130 ej över 1200 i alla fall. Ej så nära. Kom SO ifrån flög upp till halva ön, gjorde en babordssväng och gick ut SO ut igen. Försvann nästan i horisonten, gjorde därefter en styrbordssväng och kom tillbaka och upp över halva ön igen och ut på sydlig kurs och försvann därefter SO ut. Fpl ljust, nästan som aluminium, ej camouflagesfärgat. Blänkte ej. Målat. Ljusgrått. Trol tvåmotorigt. Ej otroligt att det kan ha varit en DC 3 möjligen i minsta laget. Absolut ej Catalina.

För högt för att se nationalitetsbeteckningarna.

Stockholm den 28/6 1952.

Gösta Svensson.

Sammendrag av rapporter mottagna på ~~Stena~~
 salregisteringsanstalten.

Eul flygmästaren GS kom att fly över omkring
 kl 1100 från NO på låg höjd men höjde
 sig över en sig av överjurir Stansson (befhav på Grätkullen)

Flygmästaren Jan: Fly gick ganska länge
 och drott över platsen gick därefter ut över
 åt öst men sedan drojde det ett tag och så
 kom ett svenskt fly över en och då tänkte
 vi att det första fly kom och gick så
 konstigt. Tiden mellan 1030 och 1100.

Svenska fly kom strax efter kl 1200.
 Första fly gick högt ~~och~~ över en och
 länge och höjdes länge ut över öst.

Överjurir Stansson:

Observerat fly omkring kl 1130 ej över 1200
 i alla fall. Ej så nära. Kom SO ifrån flög
 upp till halva en gjorde en bekräftelse och
 gick ut SO ut igen. Forsvar nästan i
 horisonten gjorde därefter en styrbocksväng
 och kom tillbaka och upp över halva en igen
 och ut på sydlig kurs och forsvann därefter
 SO ut. Fly lyft nästan som aluminium
 ej canon slagfärdig. Bläskte ej. Målat. Flys-
 gräsk. Trost kvämotorigt. Ej okroligt att det
 kan ha varit en DC3 möjligen i anslutning
 lagst. Observerat ej Catalina.
 För högt för att se nationalitetens beteckningarna

Stena
 28/6 1952

Stena
 28/6 1952

u. d. luf

P M

angående flygning över Östersjön i området norr lat 5600, söder lat 5900 och öster long 1300 den 13/6 kl 1100-1130.

Fpl ur FV: 1 st DC 3 ur 6. tpgrp.

Av civila trafikledningar kontrollerade fpl: 1 st Airspeed Envoy (SE-ASN) tillhörig firma AVIA, ägare N. Tyring, Visby, har utfört målflygning över Bunge med start och landning Visby kl 0920 resp 1135.

Lina Tönn.

Bilaga 9a

FLYGVAPNET

Till:

Text:

P M angående fpl SE-ASN flygning
vid Bunge den 13/6 kl 0920-1135.

Målflygning har utförts på en
mål bana i östvästlig riktning 2 km
på övre sidan om Bungeörbått.

Fpl har vid intet tillfälle varit mer än
2 km utanför Bungeör. Flyghöjden 300 m.
Inget annat fpl har påträffats. God sikt
vid måltanarna, dessutom till havs.

Stockholmsleden 28/6 1952

~~F. Berkmann~~

F. Berkmann

Statshöfetschefen

Offrån fpl

P.M.

angående vissa positionsuppgifter för fpl DC 3.

1. 13/6 kl 1018, 1020 och kl 1025 har uppfattats positionsrapporter för ett fpl öster om Gotland.

2. En undersökning har skett för att utröna om positionsrapporterna kunna avse det saknade fpl DC 3.

./1

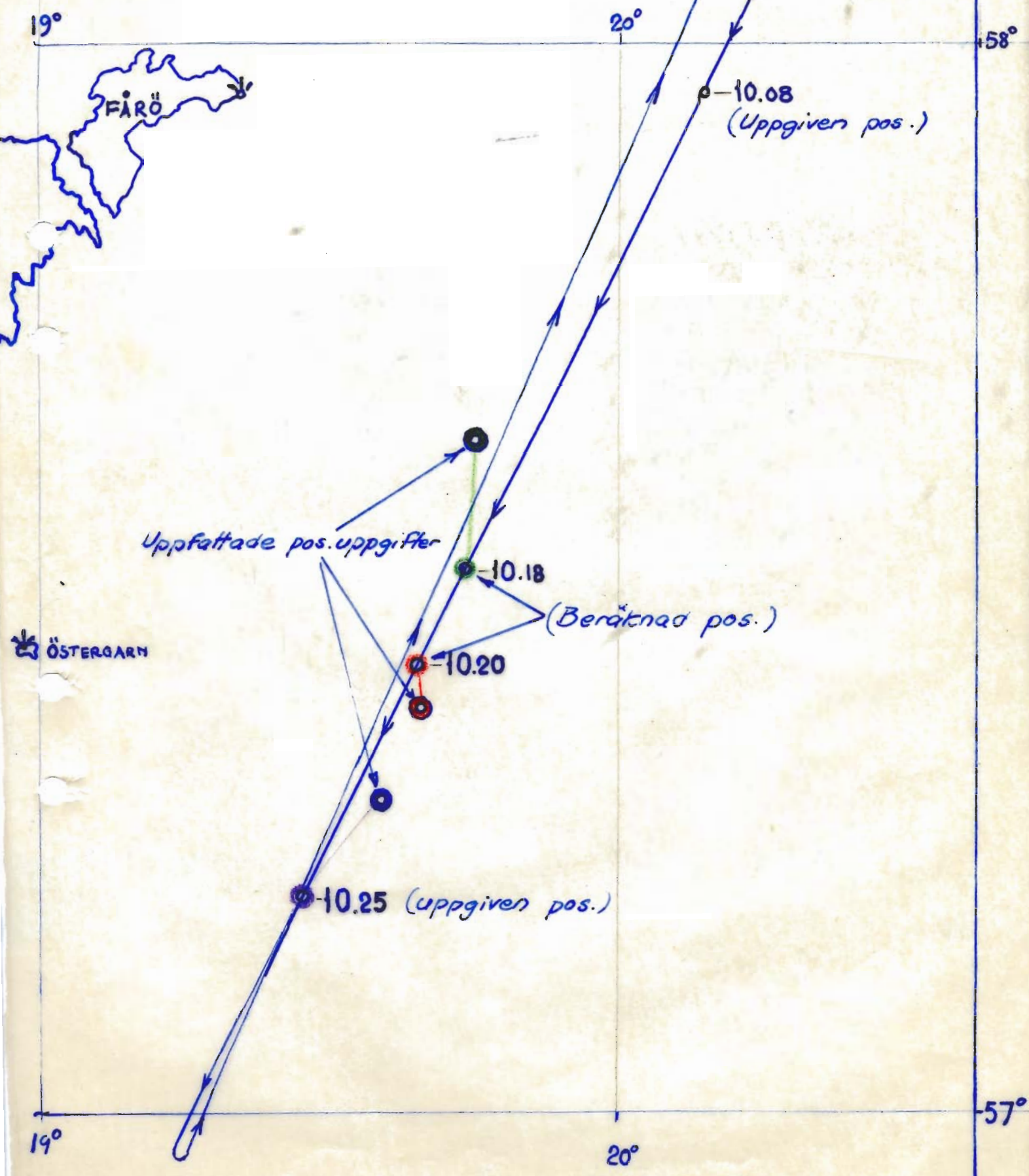
3. Av undersökningen (jfr bif oleat, bilaga a) framgår, att positionsrapporterna väl kunna antagas avse det saknade fpl DC 3.

Avvikelserna från DC 3 beräknade positioner vid angivna tidpunkter (jfr oleatet) kunna förklaras av dels bristande möjligheter till noggrann inmätning med markradar (beroende på våglängd), dels att rapporterna avsett lbev, där rutnät använts, vilket icke medger stor noggrannhet. De uppgivna positionerna måste därför anses ungefärliga.

Stockholm den 28/6 1952.


E. von Celsing
Kapten.

Avdrag av sjökort nr 7
Skala 1:500.000



FLYGÖVERLÄKAREN

Nr 402

Postadress STOCKHOLM 80
Telegramadress FLYGVAPNET
Telefon lokalsamtal 67 95 00
rikssamtal 67 96 00

Till Flygvapnets haverikommission.

Fanjunkare Alvar Alex Erik Ålneberg har undersökts årligen sedan 6/8 1941 och aldrig företett några sjukliga tillstånd av något slag. Sista undersökningen för flygförartjänst ägde rum den 13/9 1951 och var fullständigt utan anmärkning.

Den 12/6¹⁹⁵² uppsökte Å. flotttiljläkaren F 8 och fick en vitamininjektion. Någon sjukskrivning har icke förekommit.

Stockholm den 28 juni 1952

För flygöverläkaren



L. Westring

Förste Flygläkare.

Granskning av journaler och övriga handlingar för fpl 79001.

Journaler och övriga handlingar för fpl 79001 ha granskats ur materielteknisk synpunkt.

Därvid har kunnat konstateras, att inga noteringar finnas, som tala för att haveriet skulle ha orsakats av materielfel eller bristande omvårdnad om materielen.

Stockholm den 29/6 1952.



Gösta Zetterqvist
Flygingenjör.

HEMLIG

jämlikt 4 § lagen 1937:249

21/7 1953
Försvarets Forskningsanstalt

PM

sak spår efter den försvunna DC3:an.

1. En genomskjuten livbåt hittades 15.6. 1953 60 km nordost Gotska Sandön.
2. Ett radiomeddelande om att en livbåt driver och behöver hjälp, saknar kompass m m, uppfattades av flera radiostationer i Sverige några dagar därefter. Enstaka pejlingar pekade mot sydost.

En tid senare fasttogs en signalist i Ostende, vilken ett flertal gånger utsänt falska nödmeddelanden och föroresakat onödiga utryckningar.

3. I Finland cirkulerar ett rykte, att fiskare den 13.6. sett en DC3:an eller ett liknande flygplan eskorteras av jakt in över estniskt territorium.

Ans: DC3:an liknar de sovjetiska fpl IL-12 och Jak 16, vilka finnas i Baltikum.

4. Ett par av de saknades fruar har besökt ett flertal fjärrskådare. Samtliga ha, oberoende av varandra, sagt att de flesta av fpl besättning synas vara vid liv.
5. En träkless med inskriptionen "Vi är hos ryssen. DC3 - Ösel" hittades i slutet av augusti vid Rindöbaden, strax väster Vaxholm. Med anledning härav har följande undersökningar gjorts.
- a) Statens kriminaltekniska anstalt har undersökt klessens träslag, den tid den har legat i vattnet samt vilket verktyg, som använts vid inristningen av texten. Utredning enligt bilaga 1.
- b) Marinen har undersökt vilka vind- och strömningsförhållanden, som har rått i Östersjön tiden 15.6. - 1.9. 1952 samt vilka sovjetiska fartyg, som ha passerat in till Stockholm under denna tid, bilaga 2 och 3.

Sammanfattning.

Klessen är av valnöttsved och har legat kort tid i vattnet. Det bedöms som osannolikt, att klessen har kunnat föras av strömmar från Ösel till Rindöbaden i Stockholms inre skärgård. Vindar och strömmar ha huvudsakligen varit västliga. Tre fartyg har kommit till Stockholm från Sovjet i juni och ett i augusti. Avgångsorterna äro okända. Möjligheten att klessen kastats i från ett fartyg finnes. Klessen har ingen signatur, som kan ge upplysning om vem som skrivit meddelandet.

6. FRA har icke i avlysningen av sovjetisk radiotrafik märkt någon ändring, som tyder på försiktighet som skulle kunna vara grundad på utfråg-

ning av ev tillvaratagen FRA-personal från DC-3:an. Radiotrafiken är
tvärtom något uppjuktad.

Stockholm den 5.9. 1953.

S-O. Olin

S-O. Olin
Kapten

jäml SFS 249:1937 § 4

LD HD 1156

LDH 18/52

Statens Kriminaltekniska
anstalt den 5.12.-53Statens kriminaltekniska
Anstalt Stockholm 8
IERek.Till Kommissarien vid kriminalstatspolisens tredje rotel,
Stockholm 2.

Med anledning av skrivelse den 18 oktober 1952 från statspolisens i Stockholm tredje rotel, undertecknad av överkonstapeln Å. Gustafsson, med begäran om undersökning av en träkloss, vilken enligt uppgift tillvaratagits i Rindöbaden i Vaxholm, får statens kriminaltekniska anstalt härmed meddela följande.

Undersökningen skulle avse att utröna:

1. Klossens träslag samt huruvida dylikt användes i flygplan av typen DC-3.
2. Den tid träklossen kan ha legat i vatten.
3. Vilket verktyg, som använts vid inristningen av texten.

Träklossen har storleken 50 x 58 x 20 mm, av vilka mått tjockleken är 20 mm. Klossen har på ena sidan texten "VI ÄR HOS RYSSEN" och på den andra "DC-3-ÖSEL".

Vid okulär och mikroskopisk undersökning av materialet i klossen har detta visat sig bestå av valnötsved. Assistent Gruvhammar, flygförvaltningen, och kapten Olin, FOA, ha undersökt den aktuella klossen och härvid förklarat, att liknande klossar eller över huvud taget detta träslag icke normalt ingår i DC-3:ans utrustning.

Det är icke möjligt att närmare uppskatta den tid klossen kan ha legat i vattnet. Härför skulle sannolikt erfordras ingående försök. Med hänsyn till träslagets porighet måste det emellertid anses som märkligt, att någon större grad av inverkan icke skett på klossens ytpartier. Detta förhållande skulle kunna tyda på att klossen icke under någon längre tid varit utsatt för vattnets inverkan.

Bokstäverna och siffrorna på klossen ha instansats med ett skruvmejselliknande verktyg, vars egg haft en bredd av ca 6 mm och en tjocklek av ca 0,5 mm.

På ena sidan av klossen finnas tre borrhål av varierande djup. Borrhålen ha en diameter av ca 2,5 mm.

Undersökningen har utförts av byråassistenten Arne Hanson och första kriminalassistenten Bror Lindén.

Stockholm den 5 december 1952.

Harry Söderman

/

Nils Ländin

Vidimeras:

Inga Anelly

Ray Moberg

Rätt avskrivet intygar:

Nils Bernander

Kanslibitr.

Teckenförklaring.För Svenska Björn och Hävringe:

SSW 10 SW12 betyder vind från SSW 10 m/s och ström från SW 12 cm/s.

För Övriga observationsplatser:

SSW 10, M,3 betyder vind från SSW 10 m/s, mulet och sjögång 3 enligt nedanstående:

Väderleken

K - klart
NK - nästan klart
KM - halvklart
NM - nästan mulet
M - mulet
R - regn
U - duggregn
S - snö
H - hagel
T - tjocka
Å - åska
B - byar, skurar
Ö - snödrev

Sjögången

0 - spegelblankt
1 - krusningar
2 - smul sjö
3 - svag sjö
4 - måttlig sjö
5 - grov sjö
6 - mycket grov sjö
7 - svår sjö
8 - mycket svår sjö
9 - våldsam sjö

Rätt avskrivet intygar:

Lise Bonander

Kanslibitr.

MEDDELANDE

Från

Konstigt A. Sjöllenn

MS

Till

Kapten S.O. Glin

FOA

Den

19

Telefon

Hen Kapten

Härmed överlämnas uppgift. a

a) Ryska forlöp i trafik på Jylland under den senaste tiden. Motivationen (orsaken) i det fall denne ligger inom Sveriges gränser är tillgänglig statistik.

b) Sammanfattning av ind- och utströmningarna i den här kan man se de stora skillnaderna mellan de olika områdena i den uppgifts teorier.

Tidig

A. Sjöllenn

Dat.	Sv. Björn	Grönskär	Landsort	Harstena	Gotska Sand.	Hävernäs
15/6	S 6 N8	S7, M, 3	SS07, R, 2	W1, R, 1	S5, R, 2	S1, R, 1
16	SW 6 -0	SS07, R, 2	WSW10, NK, 2	SSW7, M, 2	WSW7, M, 3	W3, KM, 2
17	WSW4 N10	SW6, NK, 2	W9, NK, 3	W8, NK, 2	W9, KM, 3	W7, KM, 3
18	SSW3 N8	SSW3, NM, 2	SW8, M, 2	S6, M, 1	S7, KM, 3	SSW5, NK, 2
19	ESE 8 ESE6	OS09, M, 3	SO12, R, 3	SO6, R, 2	SO7, M, 3	ON09, NM, 3
20	SW 8 W13	SW9, NK, 3	WSW13, NK, 3	WSW7, NM, 2	SW10, K, 3	W9, KM, 3
21	S 6 NW10	SSW8, NM, 2	SW9, NM, 3	S9, M, 2	S7, M, 2	SSW7, M, 3
22	W 3 -0	SW2, KM, 2	W6, NK, 2	SW4, KM, 1	WSW5, NK, 2	WSW3, KM, 2
23	-0 NW7	S1, NK, 1	S3, NK, 1	-0, NM, 0	S3, NM, 2	SSO3, M, 3
24	NNW6 N16	SW9, RB, 1	NW6, KM, 2	W7, NM, 2	W5, NM, 2	W5, NM, 3
25	W 3 W8	NNW3, NK, 1	NNW3, K, 1	W4, KM, 1	WSW3, K, 1	W3, NK, 2
26	-0 -0	NW3, T, 1	NNW5, K, 2	S3, NK, 1	WSW4, K, 1	W3, NK, 2
27	-0 -0	W1, K, 1	SW5, K, 1	S1, K, 1	SW4, NK, 1	-0, K, 0
28	W 3 NW18	NW7, NM, 1	N3, M, 1	NNW3, M, 1	N4, M, 1	NNW3, KM, 1
29	SSW3 W10	SSW4, KM, 1	SW4, NK, 1	-0, NK, 0	S4, KM, 1	SV1, M, 1
30	SW3 -0	WSW3, NK, 1	NNW4, K, 1	NW1, K, 1	SW4, NM, 1	NNW1, K, 1
7/7	NW3, NNW5	NNW7, NK, 2	NW7, M, 2	W6, K, 1	NW6, NM, 2	NW3, KM, 2
2	-0 -0	OS05, NK, 1	SW3, K, 1	S1, K, 1	SSW1, K, 1	W1, NK, 1
3	S6 SW13	SW5, K, 3	SW11, K, 3	S6, K, 2	S9, KM, 4	S9, K, 3
4	NE5 NE11	NN06, NK, 2	OS, K, 1	W4, NK, 1	NN05, K, 3	NNW5, KM, 2
5	N9, ENE12	N9, KM, 3	NN08, K, 3	N10, NK, 2	N9, KM, 4	N9, NK, 3
6	NW5, NE10	NW3, NM, 1	NO2, NK, -	W3, KM, -	W2, NK, 1	-0, NM, 1
7	N5, NE8	N6, NM, 2	ON04, NK, 1	N4, NK, 1	N4, KM, 2	N3, KM, 2
8	N1 -0	N5, K, 1	ON05, K, 1	NO3, K, 1	N3, K, 1	N3, K, 1
9	N1, N13	NNW2, K, 1	OS, K, 2	OS04, K, 1	O4, K, 1	ON03, K, 2
10	SSW1, SW7	SSW3, K, 1	SW6, K, 1	S5, NK, 2	W4, K, 1	W1, K, 1
11	SSW6, -0	SW5, K, 2	SW7, K, 2	W3, NM, 1	WSW6, K, 2	W3, K, 2
12	SSW5, W1-W4	SW5, K, 2	SW8, K, 2	S6, NK, 2	SW7, KM, 3	SSW5, NK, 2
13	WSW6, NNW8	W8, NK, 3	W13, NK, 3	W8, NK, 2	W12, KM, 4	W6, KM, 2
14	SW9 W-W16	SW10, NK, 3	SW13, NK, 3	S6, M, 2	SW11, NM, 5	SSW12, KM, 4
15	SW10 SW8	SSW9, NK, 3	SW14, KM, 3	SSW6, NM, 2	SW11, KM, 4	SW7, KM, 3
16	SW9 SW17	WSW6, NK, 2	W14, NK, 3	W7, NK, 2	W10, NK, 4	W5, NK, 3
17	SW6 SW10	SSW5, NM, 2	SSW6, M, 2	SB, R, 2	SSW6, U, 3	SW5, NM, 3
18	SW5 -0	SW4, NK, 2	WSW10, NK, 2	W4, NK, 1	SSW6, NK, 3	SSW3, NK, 2
19	E 3 -0	NO3, M, 2	NO4, M, 1	NNW3, M, 1	O5, R, 3	NO5, R, 3
20	SW5 SSW12	WSW6, NK, 2	WSW8, K, 2	S4, M, 1	W8, K, 3	W3, NK, 2
21	NNW10 NN27	NNW12, KM, 3	NNW13, NK, 3	NNW8, NK, 2	NNW10, KM, 4	NNW9, NM, 3
22	SSW3 SW6	W6, M, 2	WSW5, M, 1	SSW4, R, 1	WSW6, M, 3	WSW7, M, 2
23	NE6 ENE13	NO9, M, 2	N5, NM, 2	NO6, RB, 2	W2, M, 1	W3, M, 2
24	NNW9 W15	NNW7, KM, 2	W11, NK, 2	N8, KM, 2	NNW11, NK, 4	N9, NM, 3
25	NW2 -0	NNW2, NM, 1	NNW4, K, 1	W2, NM, 0	NNW3, M, 2	W2, KM, 1
26	W5 NNE13	NNW5, NM, 2	NW6, NK, 2	W4, NK, 1	W6, KM, 3	W3, KM, 2
27	SE1 -0	OS04, KM, 2	OS, NM, 1	SW2, NK, 0	SW3, M, 1	SW3, KM, 2
28	-0 -0	O1, KM, 1	SSO3, NK, 1	SO2, NM, 1	SO2, KM, 1	S3, NM, 2
29	ESE6 NE11	O9, R, 2	O12, R, 3	SO9, R, 3	O10, M, 3	OS012, NM, 3
30	SSW3 -0	SSW3, NM, 2	SW8, M, 3	S6, T, 1	SV5, NM, 3	SSW5, NM, 3
31	SSW6 -0	S8, KM, 3	SW8, KM, 2	S5, NM, 2	SSW6, K, 3	SSW9, NK, 3
1/8	SSW3 NNW4	WSW2, KM, 1	NNW3, NK, 1	W2, NK, 1	SW1, NK, 1	NNW1, T, 1
2	SW3 N8	SSW4, NK, 1	S5, T, 2	S1, NK, 0	SW3, NM, 1	O1, M, 0
3	-0 NNE14	S4, KM, 1	S4, NM, 1	SO3, NM, 1	-0, K, 0	O1, NK, 1
4	S3 -0	SSO3, U, 2	W3, M, 1	W1, KM, 1	SW6, U, 2	SSW3, M, 2
5	SW4 -0	WSW4, NK, 2	W7, NK, 2	WSW4, KM, 1	SW6, K, 2	SW3, K, 2
6	SW9 SW13	S11, U, 3	SSW13, U, 3	S5, R, 1	S4, R, 2	SSW7, M, 3
7	NW3 NE11	NNW3, NK, 1	NW1, KM, 1	NNW4, NM, 1	SW3, NM, 1	W1, KM, 2
8	ENE9 -0	O10, NM, 3	OS010, R, 3	ON07, R, 2	O13, R, 4	NO9, RB, 3
9	-0 -0	ON03, M, 1	SO7, M, 2	SO7, U, 2	O3, M, 4	O1, M, 1
10	-0 ENE4	O4, NM, 1	SO6, M, 2	SO4, NM, 1	SO4, NM, 2	O1, KM, 1
11	SSE9 SW20	S6, M, 3	W12, NM, 3	W6, KM, 2	SW11, KM, 3	SW5, K, 3
12	SW1 N3	WSW4, NK, 2	NNW6, NK, 2	W4, KM, 1	W6, NK, 3	W3, KM, 2
13	WSW5 NW14	WSW5, KM, 2	W12, NK, 3	W6, KM, 2	WSW9, KM, 3	SW7, KM, 3
14	SW6 NW8	WSW6, NM, 2	W12, M, 3	W7, M, 2	SW11, M, 4	WSW7, KM, 3
15	NE1 NE12	ON05, KM, 1	NW5, NM, 2	NNW5, NM, 1	W4, NM, 4	W5, KM, 2
16	NNE5 NE17	NO5, NK, 2	O9, NM, 3	O10, M, 2	ON09, M, 3	ON07, NM, 3
17	ENE6 NE16	ON09, NM, 3	O13, NM, 3	O10, M, 3	OS08, R, 3	ON09, M, 3
18	ENE9 NE14	ON012, R, 3	O10, M, 3	NO7, R, 4	NO15, R, 5	NO13, M, 4
19	N6 NE13	NNW2, NK, 2	N6, K, 2	N8, NK, 2	N8, NK, 4	N12, NK, 4
20	N3 NW16	N3, NK, 2	NN06, K, 2	ON07, NK, 2	NO8, NK, 3	NO9, NM, 3
21	NNE3 -0	NNW3, NK, 1	NNW2, NK, 0	NNW3, KM, 1	NO4, NK, 2	NN09, NK, 3
22	N3 -0	NO1, KM, 1	NO5, NM, 2	NNW4, NM, 1	NNW3, M, 1	W1, KM, 1
23	SSW9 W19	SW8, KM, 2	W10, NK, 2	W10, NK, 2	SW6, NK, 2	W3, NK, 2
24	NW12 NNW26	NW11, NK, 3	W10, K, 3	NNW10, NK, 2	NW12, K, 4	NNW9, NK, 3
25	W3 W9	S3, M, 1	WSW10, K, 1	W4, NK, 1	SW4, M, 2	W1, KM, 1
26	NW12 XX	NNW14, M, 5	NW17, K, 4	NNW12, NK, 2	NW14, NM, 5	W12, NK, 4
27	WSW5 NNW16	WSW7, NM, 3	WSW11, M, 3	SW7, M, 1	W12, M, 4	SW5, KM, 2
28	SSW6 -0	SW8, NM, 2	W12, M, 3	W12, NM, 2	WSW13, M, 4	W7, KM, 3
29	NNW15 N34	NNW10, U, 3	NNW16, M, 4	NW15, NM, 4	NW15, M, 5	W16, M, 5
30	N 9 N19	NNW6, K, 2	W3, K, 1	NW6, K, 2	NNW4, K, 3	NW3, KM, 2
31	-0 -0					

Avskrift.

23.6. 1953

P. Simonsson

H e m l i g

jäml 4 § lagen 1937:249

/ 19

Chefen för Marinstaben

Bilaga 3.

Sammanställning över Sovjets sjötrafik på Stockholm under tiden den 15/6 - 1/9 1952.

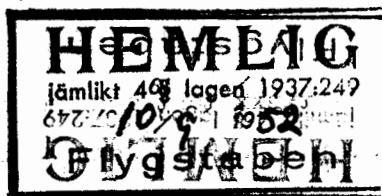
Fartygsnamn	ton	Ank		Avg	
		från	den	till	den
s/s Belostrov	2272	E	18/6	Sovj	18/6
s/s Strelna	1595	Sovj	19/6	Sovj	28/6
s/s Sigulda	1362	Sovj	23/6	Sovj	27/6
m/s Vilmos	3361	Sovj	28/6	Sovj	5/7
s/s Belostrov	2272	Fi	4/7	E	4/7
"-	"-	E	16/7	Fi	16/7
"-	"-	Fi	19/7	Fi	19/7
"-	"-	Fi	28/7	E	28/7
m/s Gribjedev	1981	Sovj	4/8	B	4/8
s/s Volekolansk	1712	Fi	5/8	ÖT	8/8
s/s Belostrov	2272	E	6/8	Fi	6/8
s/s Dangava	1028	Fi	11/8	Sovj	12/8
s/s Belostrov	2272	Fi	16/8	E	16/8
"-	"-	E	27/8	Sovj	27/8

Ann: E = England, Sovj = Sovjet, Fi = Finland, B = Belgien, ÖT = Östtyskland.

Rätt avskrivett intygar:

Lise Öpman

Kanslibitr.



LYG.
kom den 10/9 1952
Hav 2:1

Kapten H.E.A. Tollbom med
rapport om iakttagelser i
trakten av Fårö den 13/6
1952.

Till Ch FS/Fh
Flygstaben
Stockholm

Med anledning av muntlig rapport från löjtnanten i
pansartruppernas reserv O. Wessberg, f. n. fs vid F 21, om
iakttagelser, som gjorts av två lantbrukare från Trelge (7
km nordnordost Bunge) får jag härmed vördsamt insända följande
rapport.

Den 5/9 kl 1630-1800 lämnade lantbrukare Karl Erik Ringbom, född 1923 och dennes fader, lantbrukaren Sigurd Ringbom, född 1885 - båda med adress Arboden, Lärbro, tfn Fårösund 197 b, nedanstående uppgifter:

Karl Erik Ringbom var den 13/6 1952 efter kl 1100 och före kl 1200 sysselsatt med takläggning på gården (p. A på bifogad skiss). Under arbetet hörde han en skotts salva om 8-10 skott som följdes av ytterligare 6-10 salvor. Tidsintervallet mellan salvorna var R. osäker om och angav efter noggrant bedömande detsamma till 20-30 sek. Ljudet kom från nordlig eller nordnordostlig riktning och R. bedömde, att det härrörde från 20 mm vapen. R. ansåg att han kunde bedöma kalibern genom att förband ur KA ofta har skjutning i trakten. R. hörde inget fplbuller och såg inga fpl. På särskild fråga om R. uppfattat att ljudet flyttade sig eller varierade i styrka svarade R. nekande. Vädret var vid tillfället något bättre än halvmulet, vinden sydostlig och sikten god. Efter iakttagelsen hade R. diskuterat saken med sin fader och på söndagen den 15/6, då detaljerna kring DC 3:ans försvinnande blivit mera kända, satt skottlossningen i samband med haveriet. Någon anmälan hade icke skett, bl. a. p. g. a. att R. blivit sjuk med hög feber.

Sigurd Ringbom var den 13/6 1952 mellan kl 1100-1200 sysselsatt med plöjning på en åker c:a 1 km väster gården (p. B). Under arbetet hörde han knattrande från nordnordostlig riktning. R. tänkte dock icke närmare på saken. Knattrandet upprepades och han hörde det ^{flera} ~~upprepades~~ gånger under en tidrymd av minst fyra min. (Tidsangivelsen grundar sig på att R. vid förhöret

-/.

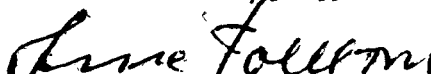
CTF
Skrut II
Tidpunkter ang DC 3
rapporter den 13/6
våsta läge 1108
våsta anrop 1125

gick samma väg och i samma ~~takt~~ takt som när han plöjde). På särskild fråga om ljudet flyttade sig svarade R. att han nog tyckte, att det flyttade sig österut och ganska snabbt. R. hade icke iakttagit fplbuller eller sett fpl.

Närvarande vid förhöret var förutom jag löjtnant Wessberg och löjtnant E. Eriksson, Fv res, fs vid F 11.

KA har icke haft skjutningar i trakten av Trelge den 13/6 1952 mellan kl 1100-1200.

Färösund den 6/9 1952


Arne Tollbom

Kapten.

HEMLIG

jämlikt 4 § lagen 1937:242

10/9 1952.

Flygstaben

FLYGVÄPNET

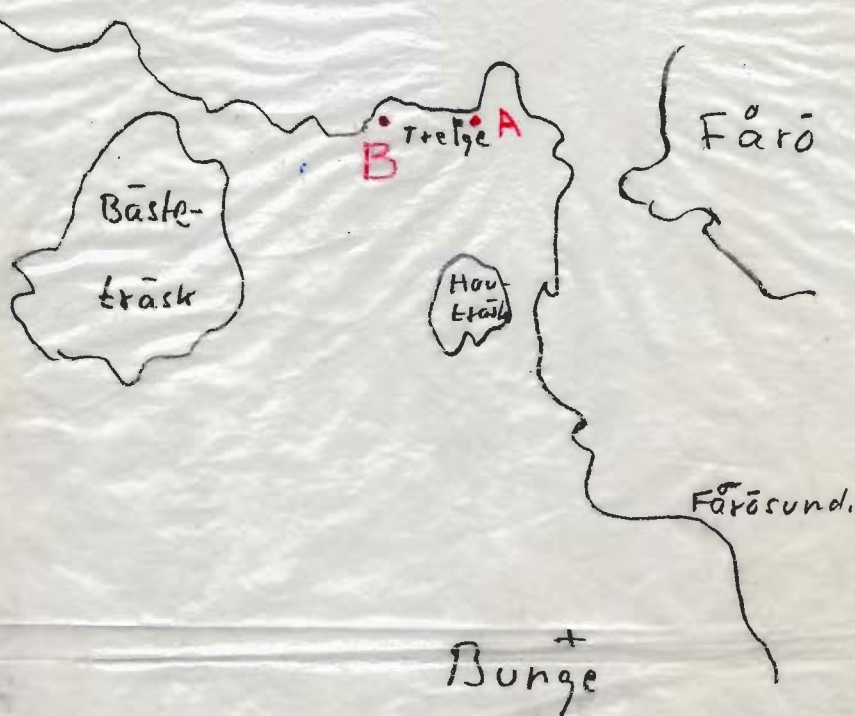
Inkom den 10/9 1952

Nr Hav

H 2:1

N
↑

0 1 2 3 4 5 km.



FLYGSTABEN

Flygsäkerhetsavdelningen

Örlogsmäns Kommandör af Klint
Fot. för benägen kärekom.

Återställes.

Stockholm den 10/9 1952

S. Sundgren
Avdelningschef

Rapporten har ännu icke
behandlats av haverikommissionen
pga övriga Bjuggens bortvara
på övingar.

Merstämles efter tagen del
av Belgies flygare Rikard
H. D. Bilagor därefter
flyghavens rapport
Bjuggen

Återställas

S. Sundgren

19.9.1952.



Strängt förtroligt.

P. M.

angående beskjutningarna av de två svenska flygplanen.

(Analys verkställd på grundval av bl.a. rapporter från
sändebudet och militärattachén i Moskva).

Beskjutnin-
gen av Cata-
linan den
16 juni.

1. Det råder ingen tvekan om att Catalinans första möte med de ryska jaktplanen och den därefter följande beskjutningen (först en omgång varningseld och därefter en serie attacker med verkningseld) ägt rum på ostridigt internationellt vatten. Såvitt framgår av den hittillsvarande noteväxlingen, vill man från rysk sida icke heller förneka detta. Man gör gällande, att Catalinan kränkt Sovjetunionens statsgräns "i området vid Ristna udd" (noten den 17 juni), respektive att planet "i det ögonblick det upptäcktes av de sovjetiska flygplanen befann sig 4 mil från den sovjetiska landgränsen i området nordöst om Ristna udd" (noten den 19 juni). Men man uttalar aldrig - lika litet som i noteväxlingen med amerikanarna om Privateer-planets nedskjutning utanför Libau i april 1950 - att själva beskjutningen företagits över ryskt territorialvatten. Denna omständighet synes vara viktig såtillvida som den kan tyda på att instruktionerna för den ryska gränsbevakningen föreskriva förföljande även ut på internationellt vatten av främmande flygplan eller fartyg, som kränka Sovjetterritoriet, således en synnerligen utsträckt tillämpning av den folkrättsregel, som under vissa betingelser medger rätt för en strandstat att ut på internationellt vatten fortsätta förföljandet av ett fartyg, som på territorialvattnet begått någon rättsstridig handling (smuggling, olovligt fiske el.dyl.), den s.k. "droit de poursuite". Om instruktionerna ha sådant innehåll och om man å rysk sida faktiskt trott sig kunna konstatera, att Catalinan (eller snarare någon av de två identiska

Catalinorna) överflugit territorialgränsen, skulle denna incident få sin enklaste förklaring.

Kan det då tänkas, att de som i sista hand beordrade, respektive de som verkställde beskjutningen faktiskt trott, att en överflygning ägt rum? Detta får icke anses uteslutet. Personalen vid kustbevakningen måste natten till måndagen den 16 juni antagas ha befunnit sig i hög beredskap, och en viss nervositet skulle icke ha varit förvånande. I slutet av den föregående veckan hade vissa ryska flottrörelser under ledning av en högre chef förekommit just i området utanför Dagö och Ösel. (Övningarna återupptogs på måndagen.) De deltagande fartygen ha sannolikt under den ifrågavarande natten befunnit sig i grannskapet. De svenska Catalinorna företogo under de tidiga morgontimmarna zigzag-flygningar, den ena i närmast väst-östlig riktning rakt mot Dagö, den andra i närmast nord-sydlig riktning med dragning allt närmare Dagö. De kunde under hela denna tid följas med radar från den ryska kusten. Samtidigt var man i kustbevakningen - får det antagas - medveten om att ett svenskt flygplan av just Catalinatyp varit inne över Dagö den 13 juni (kanske hade man fått kritik för att varken jakt eller luftvärn hade hunnit sättas in mot detta plan). Det är tänkbart, att vederbörande militäre chef under dessa omständigheter tagit det säkra för det osäkra och i det ögonblick som hans rapporter tycktes indicera, att en överflygning höll på att äga rum eller just skulle ske, gav order till jaktplanen att gå upp och handla enligt instruktionerna, d.v.s. beordra Catalinan att landa (genom varningseld) och i fall av "motstånd" att skjuta (eventuellt att förfölja även ut på internationellt vatten). Att den militäre chefen därefter i sin rapport uppgivit som ett faktum, att Catalinan varit inne på ryskt vatten och även närmare beskrivit dess position, får anses naturligt. Härvidlag är det värt uppmärksamma, att noten den 19 juni nämner området nordöst om Ristna udd. Denna bestämning kan tolkas så, att man lokalt faktiskt trott sig kunna

konstatera eller åtminstone förutse en gränskränkning just där; vore positionen helt påhittad, hade det legat närmare till hands att ange området nordväst om Dagö, där den icke beskjutna Catalinan faktiskt under flera timmar upprepade gånger flugit fram mot Dagö. Uppgiften om att Catalinan själv skjutit kan däremot väl tänkas ha tillkommit i Moskva för att göra den ryska beskjutningen acceptabel, för att icke säga självklar för den ryska allmänheten. Även det (obeväpnade) amerikanska Privateer-planet, som nedsköts år 1950, förklarades ha skjutit.

Med de fakta, som nu äro kända, ter sig en tolkning av händelseförloppet enligt ovan antydda linjer som plausibel. I varje fall synes anledning icke föreligga att - åtminstone om Catalinans beskjutning betraktas som ett isolerat fall - tillgripa några mera vittgående förklaringsgrunder än lokala militära överväganden (eventuellt grundade på generellt skärpta instruktioner och/eller vid ifrågavarande tidpunkt utfärdade särskilda order om ökad vaksamhet).

Beskjut-
ningen av
DC-3-an
den 13 juni.

2. Det får anses fastslaget, att DC-3-an besköts på ostridigt internationellt vatten omkring 100 km. från ryskt land och utan att planet någonsin under den ifrågavarande flygningen varit öster om en linje mittsjöss mellan Gotland och den baltiska kusten. Man har från ryska sidan kunnat med radar följa flygningen från det att flygplanet på utgående från Bromma kom till en punkt norr om Gotska Sandön och under hela den fortsatta färden ända fram till katastrofen. Det eller de ryska plan, som företogo beskjutningen, måste förut sättas, bl.a. med hänsyn till molnbildningen, ha letts mot målet med radar. Det är under dessa omständigheter knappast möjligt räkna med att man å rysk sida faktiskt trott sig kunna konstatera eller förutse någon gränskränkning. Den i det ryska meddelandet den 24 juni lämnade uppgiften, att två främmande icke identifierade flygplan avvisats i trakten av Ventspils, kan enklast uppfattas som en insinuation, avsedd att skänka ryska allmänheten och även sovjetvännerna i utlandet

en plausibel förklaring och samtidigt en ursäkt för beskjutningen. Slutligen kan konstateras, att om beskjutningen skett enligt allmänna instruktioner, dessa måste vara väsentligt vidare än ovan antagits under 1.

De frågor, som då uppställa sig, äro följande.

A. Kan beslutet om beskjutningen ha fattats av en lokal befälhavare enligt generella, låt vara kanske för just denna tidpunkt och plats skärpta instruktioner (marina övningar väster om Dagö och Ösel)?

B. Om beslutet in casu fattats i Moskva, vilka ha då de militära bevekelsegrunderna varit? Ha även de politiska instanserna hörts? I jakande fall vilka ha motiven varit för medgivandet till militären att företa åtgärden?

ad A. Det får antas, att den ryska vaksamheten vid gränserna ökats i takt med det internationella lägets skärpning under de senaste åren. Instruktionerna för gränsbevakningen ha säkert efter hand blivit striktare och deras noggranna tillämpning inskräpts hos personalen - varpå bl.a. ingripandena mot svenska och danska fiskefartyg få anses ge belägg. De av någon högre militär chef ledda övningarna väster om Dagö och Ösel ha otvivelaktigt föranlett en hög lokal beredskap. Måhända har särskilda direktiv även utfärdats i anledning av de marina övningar, som danskarna i början av juni bedrevo vid Bornholm.

Även sedan dessa konstateranden gjorts, kvarstår frågan, om Moskva någonsin kan tänkas sanktionera sådana instruktioner, att en lokal befälhavare får befogenhet att över internationellt vatten beskjuta ett främmande flygplan utan att någon anledning kan redovisas i form av kränkning av territoriet eller angrepp mot sovjetiska flygplan eller fartyg. Dylika instruktioner - vilka ju innebure, att det lades i en underordnads hand att skapa internationella incidenter med oöverskådliga konsekvenser - få anses uteslutna eller åtminstone högst osannolika. Har beslutet fattats av en lokal befälhavare, även om denne varit en högre chef, måste han för-

utsättas ha gått utöver sina befogenheter, vari sig sedan detta skett till följd av instruktionernas oklarhet, på grund av nervositet eller av annat skäl. Möjligheten att incidenten trots allt tillkommit på detta sätt får dock självfallet ej helt uteslutas.

ad B. Det är lätt att finna skäl för en önskan från den ryska militärledningens sida att göra sig kvitt DC-3-an. Viktiga militära anläggningar äro under utförande längs baltiska kusten. Vidare torde radar- och radiosystemet hålla på att omläggas. Hela området får ökad militär betydelse allteftersom Atlantpakt-rustningarna utvecklas och framför allt bassystemet i Norge och Danmark utbygges. Samtidigt ligger baltiska kusten öppen för insyn från internationellt vatten - med optisk observation, fotografering, radar- och radiospaning. Det måste vara ett betydande ryskt militärt intresse både att generellt hålla alla främmande observatörer så långt borta som möjligt från kusten och att oskadliggöra sådana enskilda flygplan (eller fartyg), som ryssarna kunna misstänka vara specialutrustade för spaning. Det vore naturligt, om dessa synpunkter företrätts av militärledningen i Moskva med den största energi. Eventuella folkrättsliga invändningar kan man från detta håll väl tänkas ha bemött med att utrikesministeriet gärna må underlåta att i princip hävda kontrollrätt över vattnet utanför 12-milsgränsen och i stället tala om gränskränkningar; vederbörande militära staber i Sverige och andra länder komme nog att rätt tyda tecknen och dra de önskade slutsatserna.

Mot bakgrunden av det nu sagda måste emellertid den frågan ställas: skulle den militära ledningen kunna ta på sitt eget ansvar att beordra DC-3-ans nedskjutning? Svaret synes icke svårt och kan kortfattat uttryckas så: vad man vet om förhållandet mellan politisk och militär ledning efter utrensningarna på 30-talet - och sedan politbyrån efter det senaste kriget eftertryckligt erinrat de populära fältherrarna om att politiken ej är deras fält - gör det ytterst svårt att räkna med att militären ensam fattat avgörandet.

Om man således med nu angivna premisser tvingas till antagandet, att den politiska ledningen hörts, vilka synpunkter kunna då av denna ytterligare ha lagts på frågan om en eventuell nedskjutning av det svenska planet?

Först bör erinras om det självklara förhållandet, att det i Moskva icke finns någon fast gränslinje mellan militära och politiska överväganden. Kremls handlande bestäms i betydande och ofta avgörande utsträckning av strategiska och säkerhetspolitiska hänsyn. Militärledningen å sin sida har systematiskt skolats i ett strategiskt tänkande, där de politiska stridsmedlen inta en lika viktig plats som de militära. Detta till trots måste man förutsätta, att den politiska ledningen - vare sig fråga varit om politbyrån i sin helhet, Stalin eller någon instans i centralkommitténs sekretariat - skulle betrakta ett förslag om nedskjutning även ur vissa specifika politiska synpunkter, som icke haft samma betydelse vid militärledningens överväganden. I Kreml tvingas man till att börja med att väga den säkerhetspolitiska vinsten med nedskjutningen mot den politiska effekten i Skandinavien och annorstädes. Sovjetregeringen kan ju i sig antagas icke ha något intresse av att försvåra fullföljandet av Sveriges alliansfria politik och i själva verket har man sedan hösten 1951 kunnat iakttaga tydliga strävanden från rysk sida att icke i onödan irritera svensk opinion och att därutöver söka påverka folkstämningen i Danmark och Norge för en återgång till neutraliteten eller åtminstone mot ökade politiska och militära engagemang från dessa länders sida inom Atlantpaktssamarbetet. Man måste i Kreml ha varit medveten om att dessa ansträngningar genom ett övergrepp av ifrågasatt slag skulle lida mycket allvarligt avbräck. Ett sådant pris kan man knappast ha varit villig betala för den - ovissa - säkerhetspolitiska vinsten med en aktion mot ett svenskt flygplan, med mindre man haft även andra och vidare syften. Vad man i så fall kunde tänkas eftersträva med bl.a. en allvarlig incident i Östersjön såsom medel, måste av allt att döma vara något av

verklig vikt och kunde antas äga samband med en allmän rysk politisk och militär aktion i Norden, t.ex. i form av förberedelser för en ökad kontroll över Finland. Nedskjutningen - eller nedskjutningarna - och i anslutning därtill framställda anklagelser mot Sverige för att avsiktligt kränka sovjetterritoriet skulle då tjäna att motivera behovet av ökad militär säkerhet i norr.

Riktigheten av en sådan teori som den nu sist antydda motsäges emellertid av de med tanke på sovjetiskt diplomatiskt språkbruk återhållsamma tonfallen i de ryska meddelandena, den omständigheten, att utrikesminister Vysjinskij i samtalen med ambassadören Schlman uppträdde smått besvärat och icke anslog den för honom i dylika sammanhang karakteristiska hårda polemiska tonen, uteblivandet av - offentliggjorda - dekorationer till de engagerade ryska flygarna (för ryssarna med deras starka sinne för "historisk parallellism" har det säkert inneburit ett speciellt beslut att icke dekorera, eftersom därigenom skillnaden mot Privateer-fallet 1950 särskilt framhäves) och icke minst underlåtenheten att i sovjetisk press eller radio på något sätt utnyttja incidenterna propagandistiskt mot Sverige. (I kommunistisk press i andra länder, särskilt i satellitstaterna, ha däremot incidenterna, tolkade såsom svenska "provokationer", tagits till utgångspunkt för anklagelser mot Sverige för att ha anslutit sig till "det imperialistiska lägret" o.s.v.)

Om nedskjutningarna trots allt skulle utgöra inledningen till en ny politik av angivet slag, lära ytterligare tecken icke låta länge vänta på sig.

Resonemanget har fört fram till den motsägelsefulla slutsatsen, att någon form av godkännande från den politiska ledningens sida har förelegat men att några plausibla politiska motiv för ett sådant godkännande för ögonblicket ej kunna skönjas. För att förklara motsägelsen är man hänvisad till gissningar - har man i Kreml missuppfattat innebörden av föreslagen militär instruktion eller har man satt - överdriven -

tillit till av militären lämnade försäkringar att intet fynd från DC-3-an skulle kunna påträffas och användas som bevismaterial eller har man i själva verket bedömt de säkerhetspolitiska fördelarna såsom avgörande och låtit eventuella utrikespolitiska betänkligheter fara?

I framställningen ovan har talats om militärledningen i Moskva såsom ett enhetligt organ. Det bör emellertid uppmärksammas, att de stridskrafter, som ha till specialuppgift att vaka över Sovjetunionens gränser, lyda icke under krigsministeriet utan under den del av säkerhetspolisen, som är organiserad i form av ett ministerium för den statliga säkerheten (MGB). Dessa stridskrafter innefatta även flygplan. Med kännedom om den utomordentliga maktställning, som säkerhetspolisen innehar i Sovjetunionen, kan man antaga, att dennas ledning skulle hysa långt mindre tvekan än de rent militära staberna att handla utan sanktion från de för utrikespolitiken i första hand ansvariga personerna i den politiska ledningen och att även självsvåldiga och ur utrikespolitisk synpunkt måhända olägliga beslut och aktioner från polisens sida icke kunna bli föremål för någon allvarlig kritik i Kreml och än mindre föranleda någon desavouering utåt. Skulle nedskjutningen av DC-3-an ha företagits av MGB:s stridskrafter - varom några informationer uppenbarligen ej stå att erhålla - skulle den ovan angivna motsägelsen få en fullt plausibel förklaring.

Slutsatser. 3. Några säkra slutsatser kunna tydligen icke dragas av ovanstående försök till analys. Man torde dock kunna beteckna det som övervägande sannolikt, att det under alla förhållanden starka ryska intresset att skydda territoriet mot varje insyn ytterligare skärpts på senaste tiden och att önskemål från militär- och säkerhetsmyndigheternas sida förelegat att statuera ett exempel och att bli av med ett plan, som man kan ha misstänkt vara specialutrustat, att beskjutningen av Catalinan den 16 juni icke varit in casu beordrad på högre håll, och att beskjutningen av DC-3-an beordrats eller sank-

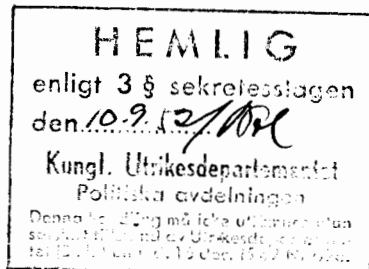
tionerats från Moskva efter samråd i någon form med den politiska ledningen (eller planlagts och verkställets av säkerhetsministeriets särskilda organ och stridskrafter) men att några längre gående politiska avsikter icke föranlett beslutet. Särskilt på denna sista punkt måste dock ovisshet råda.

Om dessa synpunkter äro i huvudsak riktiga, borde man ha anledning antaga, att den politiska ledningen har intresse av att icke skapa flera incidenter för närvarande och att avveckla de hittillsvarande utan att från rysk sida utnyttja dem propagandistiskt. Samtidigt kvarstår det ökade - och av den politiska ledningen uppenbarligen omfattade - militära intresset att i möjligaste mån skydda territoriet från insyn genom främmande, särskilt militär, sjö- och lufttrafik.

Stockholm den 21 juli 1952.

/u./ Sverker Åström

Avskrift.



*Samtliga handlingar
i bilagor beaktas. Uppsat
R3*

Department of the Navy
Office of the Chief of Naval Operations
Washington 25, D.C.

17 9 52
H 2:2

In reply refer to
Op-321K103/bgg
Ser 14447P32

26 Aug 1952

Colonel Stig E.C. Wennestrom
Naval Air Attache
Swedish Embassy
2247 "R" Street N W
Washington, D.C.

My dear Colonel Wennestrom;

In response to the request contained in your letter No. 952 of 6 August 1952, this is to inform you that there were no U.S. Navy planes in the Baltic area East or Northeast of Gotland Island between 1100 and 1200 Friday, 13 June 1952, Swedish time.

Very sincerely yours,

R.F. STOUT, Rear Admiral, USN
Acting Director of Naval Intelligence

Monroe B. Duffill
By direction

FLYGVAPNET

KUNGL. UTRIKES
DEPARTEMENTET

Inkom den 17/9 1952
Nr Hav H 2:2

Stockholm den 10 september 1952.
Överlämnas till Överste Bjuggren, Flyg-
vapnet, i anslutning till skr. från Washing-
ton den 29 augusti 1952.



Gunnar Jarring

/Gunnar Jarring/
Envoyé

Förtroligt.

P.M.

T.f. Chargé d'affaires Bagge i Washington har i
ett telegram den 8 september inberättat följande:

Flygattachén hade från Air Force erhållit besked
att enligt vad överbefälhavaren för US Air Force Europe
inga flygplan den 13 juni mellan klockan 11 och 12
svensk tid befunnit sig i omedelbar närhet av området
öster eller nordöst om Gotland. De enda flygplanen in-
om närliggande område utgjordes av plan på den direkta
routen mellan Köpenhamn och Hamburg.

Stockholm den 10 september 1952.

Östersjö-incidenten
1522 B 29.8.52



Fh 2

JP 1 E

Washington den 10 september 1952.

Nr 1577

1 bil.

Förtrolig.

N 73

Stockholm den 19 september 1952.

Överlämnas jämte bil. för förtrolig känne-
dom till Generalmajoren W e s t r i n g,
Flygstaben.

Per Anger

(Per Anger)
t.f. Byråchef

Till Hans Excellens Herr Ministern för Utrikes Ärendena.

Bekräftande meddelande i särskild ordning får

✓.
jag värdsamt härjämte insända avskrift av en skrivelse
den 4 innevarande september, varmed chefen för förbindelse-
sektionen i Department of the Air Force meddelat flygatta-
chen, Överste Wennerström, till svar på dennes förfrågan i
Ärendet, att enligt från Överbefälhavaren för de amerikanska
flygstridskrafterna i Europa ingången underrättelse intet
flygplan tillhörigt Air Force veterligen befunnit sig i
området Öster eller nordöst om Gotland den 13 juni 1952
mellan kl. 11 f.m. och 12 m. av nak tid. De enda flygplan,
som befunnit sig i närliggande område, hade varit plan på
direkt rutt från Hamburg till Köpenhamn.

undert. R. Bagge

Till Huvudmann handlingar

EMBASSY OF SWEDEN
WASHINGTON 8, D. C.

NP/EN

Copy.

4 sep. 1952

Colonel Stig E.C. Wennerstrom
Swedish Air Attache
2247 R Street, N.W.
Washington, D.C.

Ref: 950, 6/8 1952

Dear Colonel Wennerstrom:

Please refer to your letter which is referenced above, concerning the possibility of any United States Air Force aircraft being in the area, East or Northeast of the island of Gotland between 11 a.m. and noon Friday 13 June 1952.

An investigation of all flight plans on file with Commander-in-Chief, United States Air Forces in Europe reveals that the only aircraft which were in a near area to that which you describe were aircraft on a direct route from Hamburg to Copenhagen. No aircraft are known to have been in the immediate area which you describe during the time set forth.

Sincerely yours,

ANDRE J. DECHAENE
Colonel, USAF
Chief, Foreign Liaison Branch
Dissemination Control Division
Directorate of Intelligence

KUNGL. UTRIKES
DEPARTEMENTET

EMBASSY OF SWEDEN
WASHINGTON 8, D. C.

Östersjö-incidenten
1577 B. 10.9.52

HEMLIG

enligt 3 § sekretesslagen
den 25.9.52 AB.

Kungl. Utrikesdepartementet
Politiska avdelningen

Denna handling må icke utlämnas utan
särskilt tillstånd av Utrikesdepartemen-
tet jänd. kung. d. 16 dec. 1949 Nr 676.

Washington den 12 september 1952.

Nr 1601

1 bil.

Förtrolig.

H 73

Stockholm den 25 september 1952.

./. Överlämnas jämte bil. för förtrolig
kännedom till Generalmajoren Westring,
Flygstaben.

/Per Anger/
tj. Byråchef.

Till Hans Excellens Herr Ministern för Utrikes Ärendena.

./. Härmed får jag vördnast insända genomslag av ett idag
från Department of State mottaget memorandum av igår med
svar på beskickningarna den 6 nästlidna augusti gjorda förfrå-
gan huruvida några amerikanska flygplan befunnit sig i om-
rådet öster eller nordöst om Gotland fredagen den 13 juni
1952 mellan kl. 11 f.m. och 12 m. svensk tid.

I svaret bekräftas från annat håll redan förut erhållna
upplysningar nämligen att intet amerikanskt flygplan vare
sig civilt eller militärt befunnit sig i det ifrågavarande
området vid angiven tid. Det enda flygplan, som veterligen
då befunnit sig i närliggande område, hade varit ett av
Köpenhamn från Hamburg.
flygplansplan på flygning till Hamburg från Köpenhamn.

undert. R. Bagge

NP/ET

CONFIDENTIAL SECURITY INFORMATION

MEMORANDUM

The Department of State acknowledges the receipt of the memorandum from the Embassy of Sweden dated August 6, 1952 in which information was requested as to whether any United States aircraft, civilian or military, happened to be in the area of the Baltic Sea east and northwest of Gotland on June 13 between eleven a.m. and noon, Swedish time. Inquiry of both civilian and military sources has confirmed that there were no United States aircraft, civilian or military, in the area at the time indicated. The only United States aircraft known to have been in the general area during that time was an Air Force plane on a flight from Hamburg to Copenhagen.

Department of State,

Washington, September 11 1952

KUNGL. UTRIKES
DEPARTEMENTET



Stockholm den 10 september 1952.

överlämnas till Överste Bjuggren, Flyg-
vapnet.

Gunnar Jarring

/Gunnar Jarring/
Envoyé

Avskrift av handbrev från Ambassadören Hägglöf,
London, till Utrikesrådet Dahlman, UD, dagtecknat
den 5 september 1952.

Sedan vi i enlighet med instruktion den 5 augusti
gjort förfrågan hos brittiska flygministeriet huruvida
något brittiskt flygplan, civilt eller militärt, fre-
dagen den 13 juni mellan kl. 11 och 12 svensk tid be-
fann sig över Östersjön i området öster och nordost om
Gotland, ha vi numera från Air Ministry erhållit föl-
jande besked:

"Although it has taken some time to check all
flights with the various Departments concerned
we have now ascertained that no British aircraft,
civil or military, was in the Gotland area of the
Baltic at the time of the D.C. 3 disaster."

LÉGATION DE SUÈDE

det försvunna svenska
flygplanet DC-3

282 B 7.8.1952.

HEMLIG

enligt 3 § sekretesslagen
den 10.9.52

Kungl. Utrikesdepartementet
Politiska avdelningen

Denna handling må icke utlämnas utan
särskilt tillstånd av Utrikesdepartemen-
tet jäml. kung. d. 16 dec. 1942 Nr 696.

FLYGVÄRNET

Inkom den 17/9 1952

H2:2

Warszawa den 14 augusti 1952.

Nr 286.

1 bil. (3 ex.)

HP 1.

Stockholm den 10 september 1952.
Överlämnas till Överste Bjuggren,
Flygvapnet.

/Gunnar Jarring/
Envoyé

Till Hans Excellens Herr Ministern för Utrikes Ärendena.

Härmed får jag värdsamt meddela, att det polska utrikes-
ministeriet i en note den 12 augusti 1952 underrättat beskick-
ningen, att något polskt flygplan, civilt eller militärt, icke
befunnit sig den 13 juni 1952 mellan klockan 11 och 12, svensk
tid, öster eller nordöst om Gotland.

Avskrift av ministeriets ovannämnda note bifogas vörd-
samt.

(H. Edelstam)

KUNGL. UTRIKES
DEPARTEMENTET

HEMLIG

enligt 3 § sekretesslagen
den 10.9.52. *ME*

Kungl. Utrikesdepartementet
Politiska avdelningen

Denne handling må icke utlämnas utan
särskilt tillstånd av Utrikesdepartemen-
tet [Bml. kung. d. 16 dec. 1949 Nr 696.

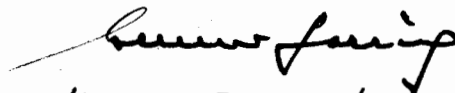
FLYGVAPNET

Inkom den 17/9 1952

Nr Hav 742:2

Stockholm den 10 september 1952.

Överlämnas till Överste Bjuggren, Flyg-
vapnet.



/Gunnar Jarring/
Envoyé

Avskrift av strängt förtrolig handbrev från
t.f. Chargé d'affaires Brandel, Köpenhamn,
till Byråchefen Aström, UD, dagtecknat den
29 augusti 1952.

Som svar på den fråga beskickningen enligt instruk-
tion i särskild ordning ställt till danska vederbörande
meddela dessa i dag att intet danskt flygplan, civilt el-
ler militärt, mellan kl. 11 och 12 svensk tid fredagen den
13 sistlidne juni befann sig över Östersjön i området
öster och nordöst Gotland.

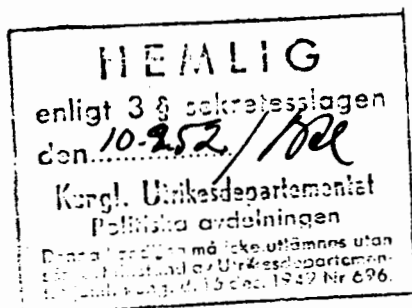
KUNGL. UTRIKES
DEPARTEMENTET

Stockholm den 10 september 1952. FLYGVAPNET
Överlämnas till Överste Bjuggren, Inkom den 17/9 1952
Flygvapnet.

Nr Hav H2:2

Gunnar Jarring

/Gunnar Jarring/
Envoyé



Förtroligt.

P.M.

T.f. Chargé d'affaires Bagge i Helsingfors har i ett telegram den 13 augusti inberättat följande:

Efter företagna undersökningar meddelade finska utrikesministeriet, att intet finskt militärflygplan den 13 juni mellan klockan 11 och 12 svensk tid befunnit sig ost och nordost om Gotland - i detta sammanhang anmäldes, att finskt övningsområde ej sträckte sig så långt -, ej heller något civilt plan och såvitt framginge av för handenvarande material ej heller annat flygplan en route till eller från finskt område.

Stockholm den 10 september 1952.

KUNGL FLYGFÖRVALTNINGEN
MATERIELAVDELNINGEN

HEMLIG

Paragraf 4 § lagen 1937 Stockholm
19/9 1952
Flygförvaltningen

Telefon { lokalsamtal 67 95 00
riksamtal 67 96 00

Postadress Flygvapnet, Stockholm 80
Telegramadress Flygförvaltning

Svarsbrev önskas i 2 ex med
hänvisning till KFF beteckning

KFF beteckning

Ip HA560-79: 2

Fli Nordbäck

FLYGVAPNET

Inkom den 19

Nr

FLYGVAPNET

Inkom den 20/9 1952

Nr Hav H 2: 3

Chefen för Flygvapnet

Yttrande över haveri med fpl typ

Tp 79 reg nr 79001 den 13 juni 1952

Vid granskning i FF av haverikommissionens rapport över undersökning av rubr
haveri har följande framkommit:

Fpl har under flygning över Östersjön blivit beskjutet från luften och total-
havererat.

Intet har framkommit, som tyder på, att material- eller materielfel varit or-
sak till haveriet eller att brott mot av FF utfärdade föreskrifter för till-
syn och omvårdnad av materielen förekommit.

Haveriet föranleder ingen FF åtgärd.

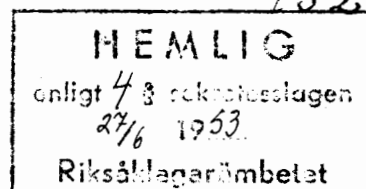
B. Jacobsson

A. Dahlberg

Ip/Hk/ÅÖ
190952

RIKSÅKLAGARÄMBETET

27 6 53
H 1:2 / 27.4
152



Till Chefen för flygvapnet.

Sedan Chefen för flygvapnet genom beslut den 26 januari 1953 till riksåklagarämbetets prövning hänskjutit två mål angående vid flygvapnet den 13 och den 16 juni 1952 inträffade haverier (Hav H 1 och Hav H 2 1952), får ämbetet efter granskning av handlingarna härmed meddela, att vad som förekommit icke föranleder någon ämbetets åtgärd.

Stockholm den 27 juni 1953.

Maths Heuman

Maths Heuman

Bengt Lännergren
/Bengt Lännergren



H. M. KONUNGENS
HANDSEKRETERARE

*Konungariket Sverige
Inrikesord, f. t. heröver -
tagt ärendet, vilket har meddelats*
Stockholms Slott, den 23 september
1953.

Lia barn Palmstierna

/su

*Plu/7ml
Su o. v. t. u. d. /su*

*U. d.
P. B.*

Generalmajoren m.m. G.A. Westring
Flygstaben
S t o c k h o l m 8 0 .

På Nådigt uppdrag har jag äran härmed
för vidtagande av den åtgärd, som till äventyrs
torde anses vara motiverad, överlämna inneliggande
skrivelse, vilken kommit H.M. Konungen personligen
till handa från Herr Gilbert Johansson, Bjurholmsplan
33 n.b., Stockholm .

Med utmärkt högaktning

C.F. Palmstierna
H.M. Konungens Handsekrete-
rare.

72 110975

Ank. den 20/9.....
Besv. den 23/9.....

Stockholm den 19-9-53.

Till. Hans Majestät Konungens handsekreterare
C.F. Palmstierna.

Janledning av eder skrivelse den
18 september 1953. Och på nedigt
uppdrag av H.M. Konungen ären härmed
meddela, att det vore lämpligast om jag
skriftligen meddelade vad mitt ärende
gällde. Mitt ärende är följande och
kortfattat.

1952 seglade jag som mässuppsare på
ett fartyg, på Polen närmare bestämt
på G. Lysine hamn.

Ett av våra svenska bombplan med 8 mans besättning vart beskjutet över Östersjön av Ryskt flyg. Radiokontakten med det svenska bombplanet vart helt och hållet tyst. Senare såades ett svenskt catalinaplan för att reda ut var som skett. Det vart också beskjutet av Ryssarna, men besättningen på catalinaplanet räddades av en förlipasserande båt i Östersjön, och besättningen klev ut helt helskinnade till Svenska hamn. Men det svenska bombplanet med 8 mans besättning är fortfarande helt försvunnet.

På en dag efter beskjutningen av det svenska bombplanet anlände G. degnie. Tog jag försiktigt samtal med Ryssar och

-polacker, angående beskjutningen av det svenska bombplanet. Att dom visste av beskjutningen och att dom ville meddela sig med mig men inte tordes, berodde helt och hållet på den starka militärbewakningen av Ryssarna. Att dessa men visste har det jag hållit sig vel jag kunnat procentigt. Skäppet för dessa män hade varit Döden om någon fått reda på att dom givit mig upplysningar. Och dom visste ju faktiskt inte om jag var fågel eller fisk kort sagt. När jag sedan kom till Svenska hamn meddelade jag Flygstaben i Stockholm vad som hänt. Dom var mycket tacksamma, och lovade undersöka saken. Någon dag där

efter såg jag på löjsedlarna i ett
teckningskontor i Stockholm, att den
svenska mässuppasseren troligen hört
Ryskt övningsflyg efter den Ryske kusten.
Och inte det svenska bombplanets ner-
skjutning. Således hade jag talat om hos
flygstaben vad jag hört samma dag
här sjöss som bombplanet varit ner-
skjutet. Då meddelade jag mig utel
flygstaben åter igen, jag var där om
att få arbeta i Polen på svensk legation.
För att kunna sätta mig i förbindelse med
de Rysser och polacker där, så att utred-
ningar av det svenska Bombplanet

kunde få ett resultat. min ansökan
att få resa till Polen var avslagen.
Det svenska bombplanet med dess
besättning är fortfarande borta.

Da anhelles jag här med vördsamhet till
Hans Majestät Konungen, att omedel-
bart få sätta mig i förbindelse med
dessa män i utlandet, vilka kunna ge
mig upplysningar om det svenska bomb-
planets nerskjutning. Att låta mig
få undersöka denna sak och få den hjälp
(ekonomiska) till resor m. m. Så jag
kan procentigt säkra kunna redovisa
dette ärende inom en månad till

full belöshet.

Högaktungsfullt
och underdånige Gillest Johansson.

adress. Bjurholmsplan. 33. n. b. Stockholm. Sö.

Kompletterande
rapport över
haveri med fpl
Tp 79 13/8-52.



FLYGVAPNET
kom den 22/11 1954
Nr Hav H 2:5/52

1 cc till Byrå
Lennings ut 29/5-52

Till Chefen för Flygvapnet.

9

Härmed får jag vördsamt insända följande komplettering till flygvapnets haverikommissions rapport över undersökning av med fpl typ Tp 79 regnr 79001 från F 8 den 13/8-52 inträffat flyghaveri.

Efter en rapport om vissa vid Gotska Sandön ilandflutna vrakdelar, som ev kunde tänkas härröra från rubr fpl företog FRÄD den 30/8 en sökning efter nordöstra delen av denna ö (dock utan nämnvärt resultat). Härvid framkom, att fyrmästare Hörlins hustru kunde lämna uppgifter, som icke tidigare kommit till haverikommissionens kännedom. Protokoll över förhör med fru Hörlin bifogas (3 exemplar).

./3

Fru Hörlin hördes första gången efter haveriet samma dag flygplanet försvann av tfj flygsäkerhetsledaren per telefon. Samtalet upptogs på talregistreringsapparat. Vid detta samtal har fru Hörlin avsiktligt uteslutit vissa betydelsefulla fakta, vilket närmare framgår av förhørsprotokollet.

Kommissionen har för fyrbesätningen på Gotska Sandön framhållit önskvärdheten av fortsatt utlik efter delar, som kan härröra från det försvunna flygplanet eller dess besättning.

Stockholm den 15 november 1954.

B. Bjäggren
Ordförande

22 11 57
H 2:5/52

Kompletterande förhör med fru Hörlin maka till fyrmästaren
på Gotska Sandön den 15/10 1954. (Jfr bil 8. i haveri-
kommissionens rapport).

Förhørsledare: Byråinspektör E. Gruvhammar.

Närvarande förhörsvittne: Flygdirektör G. Zetterqvist.

Fru Hörlin berättade följande:

Redan tidigt på förmiddagen den 13/6 1952 med början kl 09.00 - 09.15 hade hon hört fpl i luften över Gotska Sandön men kunde icke se dem. Hon och hennes pojke var utanför stugan och lyssnade. Hon trodde, att det var Flyget (svenska), som hade övningar. Det låg låga eller medelhöga moln över ön (exakt vilken typ det var kommer hon icke ihåg). Det var flera fpl och icke ett flermotorigt fpl. Det var ej heller några reafpl (hon kände väl till ljudet från sådana).

Hon gick in i stugan för att göra iordning rapporten till Väderlektjänsten omkring kl 09.50. Det tar alltid en 10 minuter att göra iordning och insända denna kl 10.00.

När detta var gjort, tog hon itu med att diska frukostdisken, och detta tog väl en 15 minuter. Därefter gick hon över till skolan för att hämta lärarimans disk. Gick därefter tillbaka till bostaden och diskade denna. Sedan återvände hon till skolan för att hämta en ny omgång disk. När hon sedan var på väg tillbaka in till sig igen, klockan var mellan 11.00 och 11.30 ("11.00 var hon nog i alla fall"), och befann sig utanför södra gaveln till boningshuset, fick hon höra fplbuller och skottlossning. Skottlossningen var i form av eldskurar. Skurarna kom liksom från två håll. Fru H. utvisade den exakta platsen, där hon hade stått och hur hon hört fpl gå. (Jämför skissen, bil 1.). Det hela försiggick ovan moln och fru H. bedömde, att fpl gick "våldigt högt".

(Av fru H. berättelse att döma har fpl kommit söderifrån och i stort följt Sandöns västsida samt fortsatt norrut över sjön). Det var ett udda antal eldskurar, 5 eller 7 stycken.

Sedan blev det tyst, och inget fpl syntes förrän senare vid 13-tiden, när Catalinan kom. På ytterligare fråga om eldskurarna berättade hon, att hon fick den uppfattningen, att skurarna kom från två håll (från höger och vänster) och efter vad hon tror sig minnas kom den första skuren från höger. Beskjutningen pågick så lång tid, att fpl hann förflytta sig fram i riktning över ladugården till i riktning över fyren. (Jämför skissen). Ej heller denna gång såg hon några fpl och molnhöjden var så som hon uppskattade fortfarande "låga eller medelhöga moln".

Hennes reflexion var, att det var svenska fpl, som hade övning. En bra stund efteråt kom "Catalinan" norrifrån och passerade på låg höjd över Sandöns bostadsområde och försvann söderut. Ytterligare en stund senare, kom det samtal från KA3 Fårösund. Det var major Hedberg, som därvid meddelade, att det kunde befaras, att ett svenskt fpl förolyckats, och ville ha kontakt med befälhavaren på "Gråtruten", som låg för ankar vid öns norra spets. Gråtruten skulle beordras ut på sökning. Fru H. sprang då ner till stranden och fick genom signalering och rop kontakt med befälhavaren, överfurir Hansson, som då kom iland. Molntäcket hade nu lättat, så att det var helklart vid ön.

För överfurir Hansson berättade hon vad major Hedberg sagt och framförde vidare, att Gråtruten skulle gå ut på sökning. Hon såg, att fartyget strax efteråt gick ostvart ut och gjorde då den reflexionen, att dom gick i fel riktning. (Fpl hade ju försvunnit norrut enligt hennes uppfattning). För överfurir Hansson hade hon berättat sina iakttagelser om skottlossningen, men denne förklarade, att de icke hört något, enär de suttit under däck och ätit lunch och även haft radion påkopplad. Överfurir H. berättade, att han sett ett fpl över öns östra del, vilket sedan försvunnit sydost ut.

Troligen på eftermiddagen samma dag blev fru H. uppringd av någon från Flygvapnet, som frågade, om hon sett något ovanligt. Hon redogjorde därvid kortfattat för sina iakttagelser betr flygningarna ovan molnen över ön men nämnde därvid ingenting om skottlossningen, då hon ju icke visste vem hon talade med och inte ville berätta en sådan sak för vem som helst som ringde. F ö hänvisade hon den uppringande till befälhavaren på Gråtruten. Hon hade ju inga garantier för vem den uppringande var.

Fru H. hade blivit hårt ansatt av representanter för pressen, som kom ut till ön för att få upplysningar om den försvunna DC3:an. Till dessa hade hon dock endast sagt, att hon inte visste något. "Hade man gjort det så skulle det bara ha blivit obehagligt", framhöll fru H.

Sina fullständiga iakttagelser har hon strax efteråt berättat för:

Kapten Benjour vid Flottan, Mariningenjör Lindblom vid Örlogsvarvet i Karlskrona, tidigare vid Gotlands Marindistrikt, och Kapten Kahnlund, chef för KA radarskola, och levde i den tron, att dessa personer, som hon betraktade som "säkra", hade framfört detta till dem det vederbort. Fru H. var mycket förvånad, att inte Haverikommissionen fått vetskap om att hon uppfattat beskjutningen. Hon trodde så säkert, att överfurir Hansson hade rapporterat detta tjänstevägen till sina överordnade.

Någon tid senare hade hon hört sådana fpl över molnen igen och tyckt, att det av ljudet att döma var lika många som vid det aktuella tillfället. Fru H. hade då ringt till militärbefälhavaren i Visby och till expeditionsunderofficeren Williams-son meddelat: "nu låter det likadant som när fpl var här", i förhoppning om att de främmande fpl identitet härigenom skulle kunna fastställas.

Tidigare på våren hade dom haft "påhälsningar" av främmande fpl; minst en gång i veckan och varje gång något fartyg från Färösund kommit till ön. Hon hade därav fått uppfattningen, att det fanns någon eller några där ^(vid Färösund) som rapporterade fartygs-transporterna till "andra sidan". Fpl kom alltid efter skymningen och ofta mitt i natten. Familjens tik, Camilla, var alltid den första som hörde fpl (tiken var van att spåra upp och hämta paket, som kastades ned från flygräddningens fpl) och väckte familjen genom att ge skall.

Dessa påhälsningar hade hon icke rapporterat till någon, men de var ju så allmänt kända på Sandön, och ing Alm, som hade hand om byggandet av "stationen", "var ju här och borde väl ha rapporterat detta". "Påhälsningarna" förekommo under hela tiden byggnationen pågick men upphörde i och med DC3:ans nedskjutning.

Av kapten Kahnlund hade dom blivit uppmärksamgjorda på betydelsen av att hålla tyst med allt som hade med "bygget" att göra. Det påhälsande fpl kom alltid sydost ifrån till mitten av ön, gick där över på nordlig kurs och kom sedan tillbaka i motsatt riktning efter c:a 45 min. Dom kunde se fpl lanternor men icke urskilja fpl mot den mörka natthimlen.

Vid den sista nattliga påhälsningen kom fpl från Färösund, varför fru H. trodde, att det var från Färösundsflyget. Senare hade hon fått reda på att något flyg icke låg i Färösund, och då hade hon förstått, att det måste ha varit samma fpl som dom tidigare haft påhälsning av.

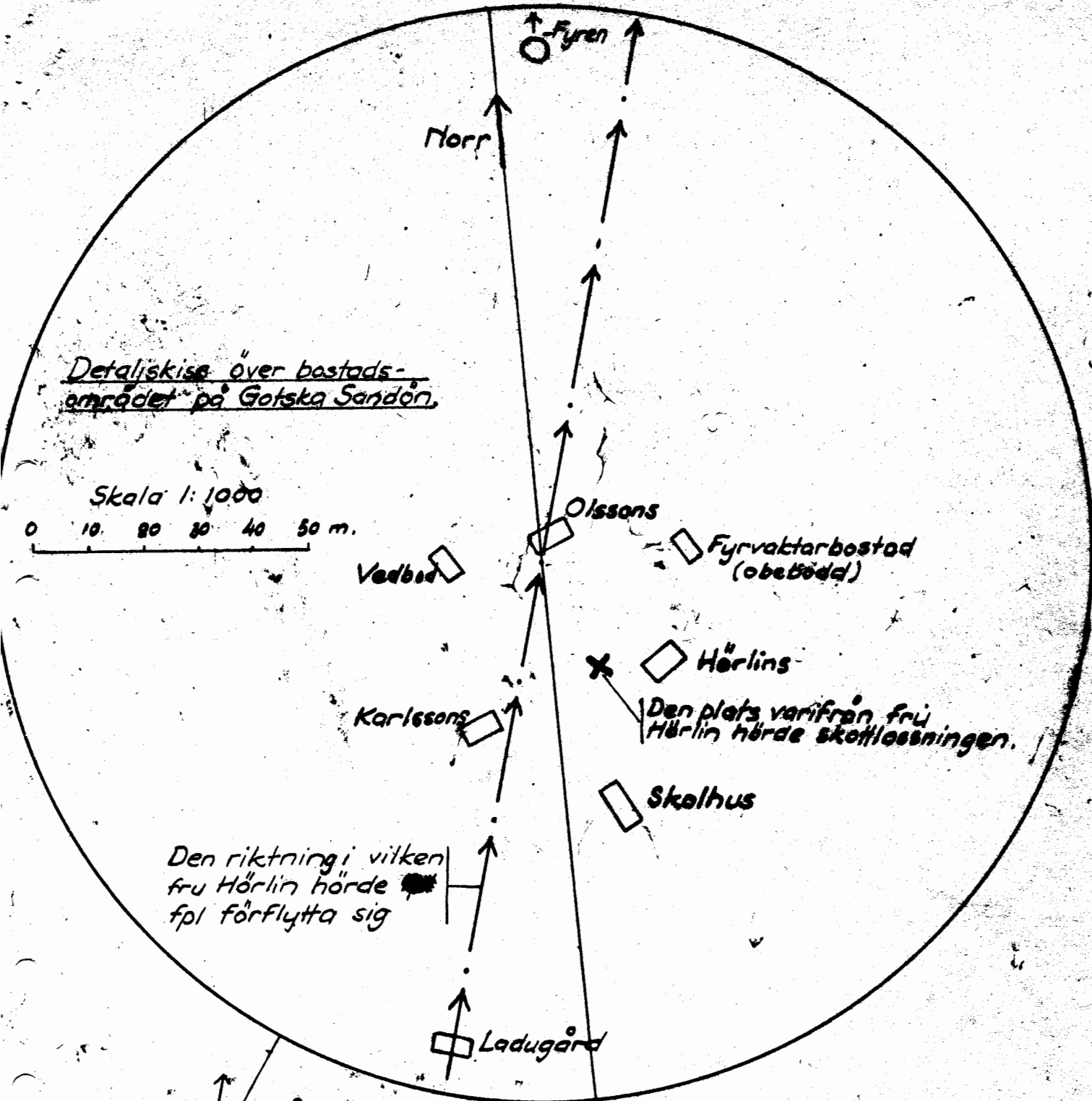
Fru H. var den enda, som varit hemma under beskjutningen frånsett fyrvaktare Kollströms fru, som emellertid varit inomhus och skött om sin baby. "Karlarna" hade varit uppe vid bygget allihop.

Fyrmästare Hörlin berättade, att han den dag DC3:an försvann hade varit uppe vid "stationen". Att dom icke hört något tillskrev han den omständigheten, att dom hade hållit på och kört med traktor där uppe.

Dagen innan hade dom hört skottlossning ostvart ut, men det var tunga dova smällar från, som han uppskattade det, 40 mm pjäser. Han antog, att det var från ryska flottan, som hade övningar där ute. På tal om de nattliga påhålsningarna anförde H., att dessa pågått under hela byggnationstiden men upphörde redan i maj månad 1952. Efter DC3:ans försvinnande hade de alls icke förekommit.

Stockholm, den 9/11 1954

K. Eriksson, J. B. Jetterqvist



Rapporter insända till SMHI från Gotska

Sandön den 13/6 1952

	<u>kl 07.00</u>	<u>kl 10.00</u>	<u>kl 13.00</u>
Vindriktning	70°	340°	340°
Vindhastighet	8 knop	8 knop	2 knop
Sikt	40-60 km	40-60 km	40-60 km
Lufttryck	1008,5 mbar	1009,2 mbar	1010,4 mbar
Lufttemp	13°	17°	15°
Molnbas	2000 m	över 2500 m	600-1000 m
Molnkaraktär	Strato cumulus	alto cumulus	Strato cumulus
Molnmängd	1,0	0,2 à 0,3	0,9
Lufttryckttendens	stigande	stigande	stigande
Sjöhävning	smul	0	0

Enl uppg fr SMHI den 23/10 1954.

Stockholm den 27/10 1954

W. Persson

VA. MVL

Förhör betr tidigare intagna uppgifter ang fpl SE-ASN flygning
den 13/6 1952 med fru Birgit Thüring, hållet den 14/9 1954 i Visby.

Förhørsledare: Flygdirektör G. Zetterqvist.

Närvarande förhörsvittne: Byråinspektör E. Gruvhammar.

Fru Birgit Thüring, Visby, Lönnvägen 3, uppgav:

Hon flög den 13/6 1952 med fpl SE-ASN (2-motorigt Airspeed Envoy) med start 0920 och landning 1135. Flyguppslaget slutade kl 1120 och hemflygningen tog c:a 15 min, sträckan Bungenäs - Visby.

Hon flög i öst-västliga stråk för KA3 räkning och den östliga vändpunkten låg c:a 3 km öst Bungenäs. KA3 sköt med hjälpvapen, varför flyghöjden var c:a 300 m i alla fall, aldrig över 500 m.

Vädret: Små låga dimslöjor vid kusten, ej över 50 m cumuluminbus österut, över havet (skumoln).

Hon var aldrig vid något tillfälle norr om ovan angivna stråk, öst-väst genom Bungenäs.

På fråga uppgav hon, att hon under flygningen icke gjort några som helst iakttagelser, som kunnat ha samband med den försvunna DC3-an.

Förklaringen till att hon så väl kom ihåg den aktuella flygningen var, att hon förutom sina anteckningar i fpl loggbok på kvällen samma dag spaningsflög för pressens räkning efter den försvunna DC3-an.

Stockholm den 20 september 1954.



Gösta Zetterqvist
Flygdirektör

MEDDELANDE

Från	CE 1	Till	JFY	FLYGVAPNET
Datum	14/3-55	Telefon		
			(resultat av)	

Hälmed överlön res kampliderande
 förklar med kapten T. Benjamin, (1 ex)
 Marinifurjör A. Sindblom (1 ex)
 CK A3 (1 ex)
 Major Kahrhund (1 ex)
 Över furjör id K A3 Larsson (1 ex)
 Teleingöring Weineland (3 ex)
 Turist id K A3 Johansson (3 ex)
 F.d. upl Malin samt (3 ex)
 - - - - - Wiman (3 ex)

Inlet nytt av betydelse var från-
 kommit, varför handlingarna vara

lågges till de öariga handlingarne i
målet.

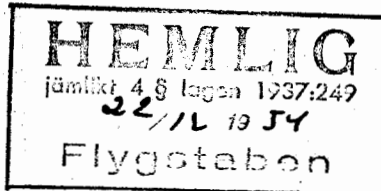
— Skiln om vår

ÖBzigge
Lennelmeja.

FLYGVAPNET

Nr

Postadress: FLYGVAPNET
STOCKHOLM
Telegramadress: FLYGVAPNET
Tel.: Namnrop FLYGVAPNET



Till Kapten T. Benjour,
Marinledningen,
Stockholm 80.

Den 13/6 1952 havererade ett FV tillhörigt fpl Tp 79 (typ DC 3) under övningsflygning över Östersjön, sedan det beaktats över internationellt vatten av främmande fpl.

Omedelbart efter haveriet lämnade fru Hörlin, maka till flygmästaren på Gotiska Sandön, på FV förfrågan den uppgiften, att hon på sin den 13/6 hört (men icke sett) ett fpl över ön. I samband med annan nu nyligen å Gotiska Sandön företagen undersökning med anledning av detta haveri har emellertid fru Hörlin för personal ur FV uppgivit, att hon vid tillfället ifråga ej blott hört fpl-buller utan jämväl skottlossning. Hon har nu också uppgivit, att hon strax efter haveriet lämnat en fullständig redogörelse för sina iakttagelser (alltså även beträffande skottlossningen) till bl a Mör.

Med anledning härav hemställas en Mör yttrande i saken med angivande av huruvida fru Hörlin för Mör redogjort för sina iakttagelser ifrågevarande dag, och i så fall när detta skett, redogörelsens huvudsakliga innehåll samt vilka åtgärder Mör med anledning härav företog.

Denna skrivelse torde återställas till samman med Mör yttrande under adress: Generalmajor B. Rjuggren, 1. flygeskadern, Stockholm 80.

Stockholm den 22 december 1954.

B. Rjuggren
B. Rjuggren
Ordförande i FV haverikommissionen.

G. Rosander
G. Rosander
Sekreterare.

HEMLIG
jämfr. 4 § lagen 1937:249
3/1 1955
Chefen för Marinstaben

14/3/55
Ph. 2-6/52

T111

Generalmajor B. Bjuggren

1. flygeskadern

Stockholm 80.

Under hänvisning till Eder skrivelse av den 22/12 1954, ang
den 13/6 1952 havererade fpl typ DC 3 tillhörande FV, får jag här-
med vördsamt meddela.

Då svepningarna utanför Gotska Sandön påbörjades tjänstgjorde kapten Beer KA 3 som MDG spaningsledare och tillika svepchef. B. avlöstes den 20/6 av kapten N Krokstedt KA 3. Jag kom till MDG den 27/6 för att som minsvepningsexpert deltaga i och övervaka svepningsarbetet med galvaniska svep. Spaningschefen N Krokstedt, som med sin expedition var installerad hos fyrmästare Hörlin, kvarstod i sin befattning. För mig ordnades nattlogi genom fyrmästare Hörlins försorg.

Ang fru Hörlins uppgift att hon strax efter haveriet lämnat en fullständig redogörelse för sina iakttagelser får jag anföra följande:

Under en kvälldiskussion (27-29/6) ang fplhaveriet, berättade fru Hörlin att hon den 13/6 hört fpl-buller och vilken uppgift kommit till FV kännedom. Däremot kan jag icke minnas att fru Hörlin sagt något om förekommande skottlossning.

Vid denna tidpunkt ansåg jag att sådana upplysningar som här lämnades av fru Hörlin voro kända av vederbörande spaningsledning. Då dessutom MDG spaningsledare, kapten Krokstedt, var närvarande bedömdes någon särskild rapport från min sida icke vara erforderlig.

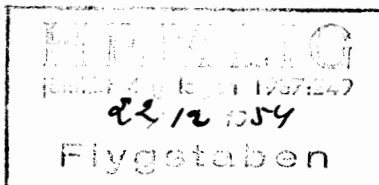
Stockholm den 3 januari 1955

T. Benjou
Kapten

FLYGVAPNET

Nr

Postadress: FLYGVAPNET
STOCKHOLM
Telegramadress: FLYGVAPNET
Tel.: Namnrop FLYGVAPNET



Till Mariningenjör S.A. Lindblom,
Örlogsvarvet,
Karlskrona.

Den 13/6 1952 havererade ett FV tillhörigt fpl Tp 79 (typ DC 3) under övningsflygning över Östersjön, sedan det beskjutits över internationellt vatten av främmande fpl.

Omedelbart efter haveriet lämnade fru Hörlin, maka till fyrstaren på Gotska Sandön, på FV förfrågan den uppgiften, att hon på fm den 13/6 hört (men icke sett) ett fpl över ön. I samband med annan nu nyligen å Gotska Sandön företagen undersökning med anledning av detta haveri har emellertid fru Hörlin för personal ur FV uppgivit, att hon vid tillfället ifråga ej blott hört fpl-buller utan jämväl skottlossning. Hon har nu också uppgivit, att hon strax efter haveriet lämnat en färdigställd redogörelse för sina iakttagelser (alltså även beträffande skottlossningen) till bl a Eder.

Med anledning härav hemställes om Edert yttrande i saken med angivande av huruvida fru Hörlin för Eder redogjort för sina iakttagelser ifrågavarande dag, och i så fall när detta skett, redogörelsens huvudsakliga innehåll samt vilka åtgärder Ni med anledning härav företog.

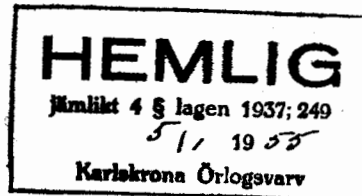
Denna skrivelse torde återställas tillsammans med Edert yttrande under adress: Generalmajor B. Bjuggren, 1. flygeskadern, Stockholm 80.

Stockholm den 22 december 1954.

B. Bjuggren
B. Bjuggren

Ordförande i FV haverikommission.

G. Rosander
G. Rosander
Sekreterare.



143 55
262:4/52
Srh
Karlskrona den 31/12 1954.

Till Generalmajor B. Bjuggren,
1. Flygeskadern,
Stockholm 80.

Yttrande i haverimål rörande beskjutet flygplan.

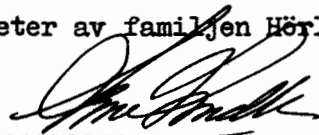
Hänvisande till bifogade skrivelse önskar jag framföra följande:

att fru Hörlin uppgivit, att hon i samband med försvinnandet av Flygvapnets flygplan Tp 79 (typ DC 3) hört, men icke sett, ett flygplan vid Gotska Sandön samt att hon vid tillfället ifråga ej blott hört flygplanbuller utan jämväl trott sig höra skottlossning bestyrkes.

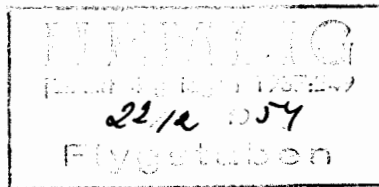
Uppgiften framfördes resonemangsvis under en kaffepaus i familjen Hörlins villa på ön under pågående spaningsarbete. Vid tillfället ifråga deltog i resonemanget förutom fru Hörlin, hennes man fyrmästaren; kapten N. Krokstedt, ledaren för spaningsgruppen från GK (f.n. vid KA 1); undertecknad, dykarledare; löjtnant N.H. Benndorf, FC M 14 (f.n. FC M 53 Tjurkö) samt möjligen löjtnant Bengt Wrangel, tillfällig FC på kustartilleriets vedettbåt Granath (f.n. vid KA 5).

Jag önskar emellertid framhålla, att mellan makarna Hörlin diskuterades vid tillfället ifråga, huruvida det var skottlossning, luftvärnseld, ev. eldgivning från pågående övningar till sjöss eller på Gotland, motorbuller eller ev. annat ljud som Fru Hörlin trott sig uppfatta. Tyvärr kan jag inte verifiera att uppgiften lämnades den 13/6 1952, snarare skulle jag tro att den lämnades några dagar senare. Tidpunkten skulle jag emellertid kunna kontrollera om så skulle önskas genom att skriva efter loggboksutdrag för M 14, vilken förde oss från Fårösund till Gotska Sandön. Diskussionen på ön ägde rum samma dag, som vi anlände dit med nämnda minsvepare.

Upplysningsvis önskar jag meddela, att från min tjänstgöring i Gotlands Kustartilleriförsvar har jag de bästa erfarenheter av familjen Hörlin.



Arne Lindblom
Mariningenjör 1 gr.



Till Major K.G. Kahlund, KA 4, Göteborg 42

Kapten T. Benjour, Marinledningen, Stockholm 80.

Mariningenjör S.A. Lindblom, Örlogsvärvet, Karlskrona

Den 13/6 1952 havererade ett FV tillhörigt fpl Tp 79 (typ DC 3) under övningsflygning över Österaön, sedan det beskötits över internationellt vatten av främmande fpl.

Omedelbart efter haveriet lämnade fru Hölén, maka till flygstaben på Gotiska Sandön, på FV förfrågan den uppgiften, att hon på sin den 13/6 hört (men icke sett) ett fpl över ön. I samband med annan nu nyligen å Gotiska Sandön företagen undersökning med anledning av detta haveri har omedelbart fru Hölén för personal ur FV uppgivit, att hon vid tillfället ifråga ej blott hört fpl-buller utan jämväl skottlossning. Hon har nu också uppgivit, att hon strax efter haveriet lämnat en fullständig redogörelse för sina iakttagelser (alltså även beträffande skottlossningen) till bl a Hdr.

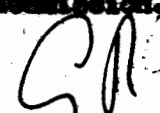
Med anledning härav benyttes en Hdr yttrande i anken med angivande av huruvida fru Hölén för Hdr redogjort för sina iakttagelser ifrågakommande dag, och i så fall när detta skett, redogörelsens huvudsakliga innehåll samt vilka åtgärder Hdr med anledning härav företog.

Denna skrivelse torde återställas tillsammans med Hdr yttrande under adress: Generalmajor B. Ryggren, 1. flygskadern, Stockholm 80.

Stockholm den 22 december 1954.


B. Ryggren

Ordförande i FV haverikommissionen.


G. Rosander
Sekreterare.

CHEFEN
för
Kustartilleriets radarskola

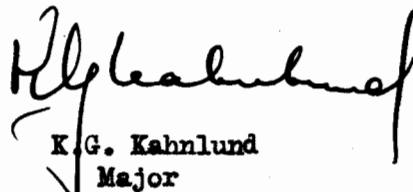
14 3 55
H 2:6/52

Till Generalmajoren B. Bjuggren,
1. flygeskadern,
Stockholm 80.

Med anledning av Generalens brev av den 22.12.1954 får jag härmed meddela att jag inte kan erinra mig att någon på Gotska Sandön lämnat mig uppgifter av den art fru Hörlin uppgivit.

För säkerhets skull har jag även sökt kontakt med de personer som varit i mitt sällskap vid detta besök på ön. Icke heller dessa kunna erinra sig några uttalanden i denna fråga.

G ö t e b o r g den 8.1.1955



K.G. Kahnlund
Major

KA 4, Göteborg 42.

HEMLIG

jämlikt 4 § lagen 1937:249

7/2 1955

Flygförvaltningen

FLYGVAPNET

Inkom den 14/3 1955

Jh Nr 110v H 2:6/52

Förhör med f d överfuriren vid KA 3 Hansson den 2/2 1955

Förhørsledare: byråinspektör E. Gruvhammar

Närvarande förhörsvittne: flygdirektör G. Zetterqvist

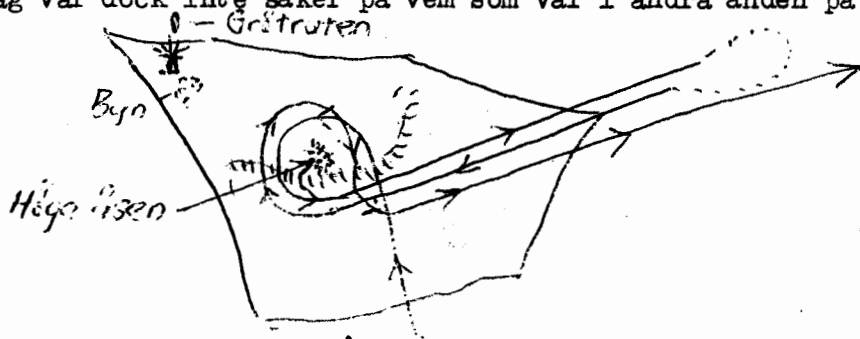
Vid förnyat förhör berättade herr Hansson följande:

H. ville först såsom korrigerering till tidigare lämnad uppgift meddela, att det av besättningen på Gråtruten observerade fpl tydligen varit en DC3:a. H. hade nämligen senare vid samtal med maskinfuriren Johansson frågat denne, vad det var för fpl de hade sett. Svaret blev utan tvekan: "en DC3:a". H. berättade vidare, att det varit fyrvaktare Kårström, som kallat på Hansson och icke fru Hörlin. "Vi låg utanför Bredsand, när Kårström kom nerspringande till stranden och ropade åt mig att komma iland, för det var telefon". K. rodde även ut och hämtade mig, varpå jag skyndsamt begav mig upp till fyrmästarens bostad. Jag fick då order per telefon (troligen var det vakthavande officeren på KA 3 som gav ordern) att gå ut med Gråtruten till en viss pos ostvart för sökning efter den försvunna DC3-an. Vi avgick omkring kl 1400 och sökte hela da'n och påföljande natt för att återvända till Sandön kl 8 på morgonen därpå".

Ifråga om tidpunkten för observationen av fpl berättade H.: "Jag tror, att vi hade ätit lunch och var på däck, men jag är inte riktigt säker, om det var före eller efter lunchen som vi såg fpl. Lunchen brukar vara omkring kl 1100. Fpl kom in över ön från sydvart, flög ett varv åt vänster och försvann österut. Efter en stund (kanske 15 minuter) kom det tillbaka från samma håll och gjorde en sväng in över ön för att slutligen försvinna österut". H. bedömde fpl väg i stort sett enl nedanstående skiss.

Då H. informerades att hans berättelse på vissa punkter ej stämde överens med fru Hörlins utsago kommenterade han:

"Jag är tämligen säker på att det var fyrvaktare Kårström och icke fru Hörlin som kom ner till stranden. Det kan ju ha varit major Hedberg, som jag fick ordern av i telefon. Jag var dock inte säker på vem som var i andra änden på tråden. Efter



samtalet nämnde jag till fru Hörlin i förbifarten, att det var bråttom och att vi skulle ut och söka, och hon svarade: "Ja, jag hörde det". H. växlade därefter inga ord med fru Hörlin förrän dagen därpå, när H. kom tillbaka efter sökningen. "Först då nämnde hon om, att det hade varit fpl över ön, och jag svarade, att det måste ha varit det fpl, som vi sett. Fru Hörlin nämnde ej ett ord om någon skottlossning. Det hade jag i så fall absolut kommit ihåg".

H. orienterades om fru Hörlins yttrande, att anledningen till att besättningen på Gråtruten inte hört skottlossningen troligen varit, att de hade varit under däck och haft radion på. På detta inpäss genmälde H: "Det kan jag ju inte ha sagt, eftersom vi inte hade någon radio ombord. Endast en 3-Wattare för att hålla kontakt med KA 3 med".

Varken H. eller någon annan av besättningen på Gråtruten hade hört någon skottlossning. Förutom Hansson och maskinfuriren Johansson fanns det två värnpliktiga ombord. Dessas namn framgår av loggboken, som ligger i förliga skåpet på Gråtruten på styrbordssidan. H. ansåg, att fru Hörlins iakttagelse om skottlossningen är ett fantasifoster. "Man kunde inte ta allt vad hon sade för gott. Även om man sitter under däck, så hör man bra. Man har ju alltid 'skylightet' öppet och dörren".

"Fpl flög ganska lågt och syntes mycket tydligt. Höjden var uppskattningsvis 500 à 600 meter. Fpl vände precis över skogskanten på öns högsta parti. Folket i byn kan knappast ha sett fpl. Det uppförde sig på intet sätt onormalt, och vi trodde, att det hade något slags kontakt med personalen vid bygget". På fråga varför Hansson icke tidigare korrigerat sin uppgift om fpltypen svarade H: "När jag kom tillbaka till KA 3, var det semestertid, och det gick ganska lång tid, innan jag träffade Johansson igen. J. var hemma hos mig en kväll. Jag berättade för J., att jag varit uppe i Stockholm på förhör hos Haverikommissionen". På tal om fpltypen, de hade sett och som H. var tveksam om hade J. sagt: "Såg du inte vad det var för fpl? Det var ju en DC3:a".

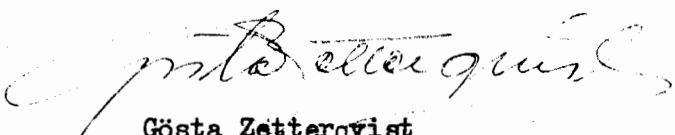
H. kände fru Hörlin sedan 12 à 13 år tillbaka. H. hade med Gråtruten varit ute till Sandön som regel en gång i veckan och ibland oftare ändå under beredskapstiden. Med sin kännedom om fru Hörlin vidhöll H., att hennes utsago troligen var ett "fantasibarn". "Vi låg ju på däck och solade oss både före och efter lunch. Molnmängden var ungefär 5, och det var ljusa moln. När vi låg för ankar, hade vi inte motorn i gång. Det enda tänkbara störande ljud, som förekommit, är ljudet från spritköket (som var försett med tystbrännare), som användes för matlagning.

Hade det försiggått någon skottlossning, så skulle vi absolut ha hört den, och det var ju alltid någon av oss uppe på däck".

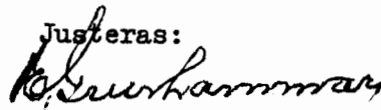
Hanssons telefonnr är: till bostaden 0756 24312, och till arbetet vid A.B. Engström & Törnkvist Mek. Verkstad, Spånga 362114.

Stockholm den 4/2 1955.

Vid protokollet


Gösta Zetterqvist

Justeras:


E. Gruvhammar



7/4

14 3 55
H2:6/52

Förhör med teleingenjören Weinebrandt KA3 den 11/2 1955.

Förhørsledare:

Byråinspektör E. Gruvhammar.

Närvarande förhörsvittne: Flygdirektör G. Zetterqvist.

*1 ek till Byråns Helsing UH
29-57*

Ingenjör Weinebrandt berättade följande:

"Vi gick med Gråtruten från Fårösund på morgonen den 13/6 1952. Vi hade arbetare och materiel med oss ut till Sandön. Jag har för mig, att vi hade mycket materiel med oss, så att vi gick nog tidigare än normalt den dagen. Troligen var det också ganska tung materiel vi hade med oss, för jag förlyfte mig på Sandön, så att jag blev liggande där uppe på åsen större delen av dagen. Vi fick hjälp med lossningen av fyrbefolkningen. Gångtiden Fårösund - Sandön var cirka 5 timmar. Vi började lossa omedelbart efter framkomsten, och det måste ha tagit relativt lång tid. Vi använde en flatbottnad båt vid lossningen. Vi bogserade först upp ett lass med bandtraktorn till bygget. Sedan hämtade dom nog två lass. En resa fram och tillbaka tog nog cirka två timmar. Transporten tog nog en hel dag. Jag låg där uppe på åsen utomhus efter första lasset. Jag kan inte påminna mig varken ha hört eller sett något flygplan. Jag fick senare veta, att fru Hörlin hade hört flygplanljud. Hon nämnde detta till mig vid något senare tillfälle, då vi var inbjudna till fyrmästaren på kaffe. Det bör ha varit strax efter DC3:ans försvinnande. Jag tror, att det var fyrvaktare Kårström, som körde traktorn under dessa transporter, möjligen var det Sjöstedt. Det var flera som hjälpte till med dessa transporter. Jag låg där uppe på en madrass och var rätt illa därän. Dom som var i närheten av traktorn kan knappast ha hört något genom oväsendet från denna (dels motorljudet och dels skramlet från banden). För det mesta låg jag ensam där. Jag fick senare genom fyrbefolkningen reda på att Gråtruten hade fått order att gå ut och söka. Det hade varit meningen att vi skulle gå tillbaka samma dag till Fårösund, men genom att Gråtruten fick specialuppdrag blev vi kvar där på Sandön till dagen därpå.

När fru Hörlin berättade för mig om flygplanet, har jag för mig, att hon nämnde namnen Arnagrop, Tärnudden och Kyrkudden i samband med riktningsangivningarna betr flygplanet och skottlossningen. Jag tror inte att någon av de

andra "gubbarna" vet mer än jag om denna affär, i varje fall har dom inte sagt något till mig därom. Jag hade med mig bl a förvaltare Lindberg, f n tjänstgörande vid KA, Göteborg. Möjligen var hans son med, som var prakti- kant. Mariningenjör Lindblom var inte med vid detta tillfälle. L. hade ingen- ting direkt med stationen att göra annat än att han hade köpt en del virke för Marinverkstädernas räkning. Inalles var vi nog fem man, förvaltare Lindberg och jag inräknade. Jag kan ej med säkerhet påminna mig, om vi hade eget folk med oss eller om vi hade lånat civilt folk från Fårösund."

Stockholm den 18. februari 1955.

Vid protokollet


Gösta Zetterqvist

Justeras:



Förhör med Furir 2006-4-47 Tor Gösta Lennart Johansson, KA3.

den 3/2 1955

Förhørsledare: Byråinspektör E. Gruvhammar.

Närvarande förhörsvittne: Flygdirektör G. Zetterqvist.

Furir Johansson berättade följande:

"Vi gick med Gråtruten från Fårösund på morgonen den 13/6 1952. Vi hade fint väder. Vi brukade avgå vid 6-tiden och resan upp till Bredsands udde på Gotska Sandön brukade ta 5 timmar. Vi hade gått väster om Sandön, som vi normalt brukade göra, och ankrade upp utanför ön, för det går inte att gå in till land. Vi hade såväl gods som passagerare med oss. Godset och passagerarna skickade vi omedelbart iland. Vi hade ej så mycket gods med oss denna gång. Fyrpersonalen kom alltid ned och hjälpte till med lossningen, varför denna måste ha gått relativt snabbt. Bland passagerarna befann sig telemästare Weinbrandt, som liksom de övriga passagerarna hade ärende upp till 'bygget' (W. fick förresten ryggsrott under vistelsen där ute). Avsikten var, att vi skulle gå tillbaka med dessa passagerare till Fårösund på eftermiddagen samma dag."

- "När såg Ni flygplanet?"

- "Vi hade ätit och tagit upp sovsäckar på däck. Ingen av oss hade dock hunnit somna, innan flygplanet kom in över ön sydväst ifrån. Jag fäste mig för att fpl inte kom in över ön på det sätt fpl från F 11 brukade göra, som ofta kom och hälsade och kastade ned tidningar. F11-fpl brukade komma nästan rent västerifrån, men detta fpl kom in mera från söder eller sydväst. Den övriga besättningen utgjordes förutom av överfurir Hansson och mig av en vpl repövare, tro-
ligen hette han Andersson och var från Gunnebo utanför Västervik (samma hem-
trakt som Johansson) och anställd vid Gunnebo bruk." (Vid närmare kontroll genom
kapten Ossian vid KA3 befanns, att den vpl måste ha varit Karl Gustaf Johannes
Molin från Lilla Gåsömora, Fårön. Vpl Andersson ryckte nämligen in först den
1/7 -52.) "Den fjärde besättningsmedlemmen var vpl Wiman av det årets kull. Wiman
är från Tofta på Gotland och är fiskare med egen båt." (Wimans fullständiga namn
är Karl Agne Harry Wiman från Licksarve Tofta, Gotland.)

- "När lagade Ni maten?"

- "För det mesta brukade vi sätta igång med matlagningen först sedan vi ankrat upp, för vi brukade normalt ha sjö på däck under gång, men denna resa hade skett i så pass bra väder, att vi möjligen kunde ha börjat med matlagningen

143 SJ
Th. K. 143 H 2:6/52
1 ex till byrå
Hemmings UH 27/5 57/5

innan uppankringen. Det bör emellertid ha förflutit minst 1 timme efter uppankringen, innan flygplanet kom. (Tidsangivelsen baserar sig på tiden för uppankringen.) Det hade visserligen förekommit, att vi avgått tidigare från Fårösund, både kl 2 och 3 på morgnarna, men jag har för mig, att vår avgångstid var omkring kl 6 denna gång. De exakta tidpunkterna finns angivna i loggboken. 'Skepparn' var alltid noga med att föra in dessa uppgifter."

- "Hur flög fpl?"

- "Flygplanet flög in från sydväst på uppskattningsvis 500 m:s höjd och gjorde en lov över ön och försvann över trädtopparna i östlig riktning. Efter en stund kom det tillbaka igen från samma riktning (det var dock inte längre bort, än att vi hörde motorbullret hela tiden) och försvann sydost ut."

- "Hur såg flygplanet ut?"

- "Flygplanet hade svenska nationalitetsbeteckningar. Det har jag en stark känsla av. Flygplanet var ljust. Om det var aluminiumfärgat eller grått kan jag inte säga bestämt, men det hade den vanliga märkningen med tre kronor. (I annat fall hade vi nog tittat mer på flygplanet.)"

Vid uppvisningen av en modell av B26 och DC3 kunde J. icke med säkerhet säga, vilket av dessa flygplan, som mest liknade det iakttagna flygplanet, ej heller om det varit 1- eller 2-motorigt. J. bekände, att han hade dåligt minne för flygplan, och var ej heller intresserad av flygplanidentifiering. Förklaringen till att han enl uppgift senare till överfurir Hansson sagt, att det varit en DC3:a, kan ha varit antingen att någon av de vpl var mera säker på denna punkt, eller också att J. medan han ännu hade minnesbilden klar jämfört olika identifieringsbilder för flygplan, som fanns tillgängliga på KA3, och därvid funnit, att det troligen hade varit en DC3:a. J. trodde icke, att det hade varit en Catalina.

- "Vad hände sedan?"

- "När flygplanet hade försvunnit, återgick vi till solningen.

En stund senare kom fru Hörlin ner till stranden och ropade åt oss, att överfurir Hansson skulle komma iland, för det var telefon. Fru Hörlin gastade något om sjöräddning. Hansson rodde iland och försvann tillsammans med fru Hörlin upp mot byn. Efter ett tag kom Hansson tillbaka, sedan han hade fått telefonorder att vi skulle ut och söka efter ett försvunnet flygplan."

J. hade ej hört Hansson nämna något om den skottlossning, som fru Hörlin säger sig ha hört.

- "Det enda jag med säkerhet kommer ihåg att Hansson nämnde var, att ett flygplan hade försvunnit. Vi undrade då, om det hade varit det flygplan vi sett. Båtmotorn stannade vi samtidigt med uppankringen. Maten lagade vi på

ett spritkök under däck. När motorn går, kan man knappast höra någonting. Om bord hade vi endast en liten uk-mottagare, en 3-wattare, för förbindelse med KA3, alltså ingen rundradio. Väster om Sandön var det soldis. Vädret omkring själva ön var fint, men f.ö. var det disigt över sjön åtminstone den biten vi gick från Fårösund. Österut verkade det vara dimbankar.

Jag kommer särskilt ihåg, att det var fru Hörlin, som kom ner till stranden, för hon skrek så förgrymmat."

J. kände Hörlins ganska bra, hade varit inbjuden dit åtskilliga gånger (både på mat och kaffe). Med den kännedom J. hade om fru Hörlin ansåg han, att det inte fanns någon anledning att ifrågasätta sanningshalten i hennes vittnesmål.

Stockholm den 14 februari 1955.

Vid protokollet



Gösta Zetterqvist

Justeras:





7/4

14 3 55
H 2:6/52

Förhör med f.d. vpl 109-18-52 K.G.J. Molin, Skärn, Fårön,
den 11 februari 1955.

Förhørsledare: Byrånspektör E. Gruvhammar.
Närvarande förhörsvittne: Flygdirektör G. Zetterqvist.

*1 ek till byråns Hemnings UZ
29/5-57/G*

Molin berättade följande:

"Wiman och jag tillsammans med furir Johansson och överfurir Hansson utgjorde besättningen på Gråtruten. Wiman var motorskötare och jag var gast. Vi gick från Fårösund på morgonen, jag tror det var vid 8-tiden, den 13/6 1952. Det tog ungefär 4 timmar upp till Sandön. Det var fint väder och nästan lugnt. Efter urlastningen låg vi på däck och solade oss. Jag minns, att fyrmästarfrun kom ner och ropade på "skepparn", som då rodde iland. Efter en stund kom han tillbaka och sade, att vi omedelbart skulle gå ut till sjöss och söka efter ett flygplan, som hade försvunnit. Dessförinnan hade vi sett ett flygplan. Det försvann österut. Det såg ut att gå rätt högt men var inte stort. Reaflygplan tror jag inte att det var. Flygplanet var ljus blankt och gick ganska snabbt. Det kom in över ön söderifrån och svängde österut. Vi trodde sedan, att det var detta flygplan, som vi skulle gå ut och söka efter. Vi såg flygplanet kanske 1 timme innan vi gick ut från Sandön."

Vid förevisning av modeller av Tp 47, Tp 79 och B 26 tyckte M., att Tp 47:an mest liknade det observerade flygplanet.

"Vi hade aldrig legat för ankar någon natt vid Fårösund, om man bortser från natten till den 14, då vi kom in till Sandön vid 4-tiden på morgonen och låg kvar där tills vi senare på dagen återvände till Fårösund. Det var telemästare Weinebrandt som svarade för alla "grejor" vi tog upp till stationen. Det var solsken. Det blåste inte alls mycket, 3 à 4 sekundmeter. Vid 3-tiden var det precis vindstilla och solsken. Självt har jag varit iland på Sandön en gång, men det var före olyckan, och jag fick med mig lite post, som jag skulle lägga på i Fårösund. I egenskap av gast fick jag laga maten för det mesta ombord."

Förklaringen till att M. mest trodde på Tp 47 såsom varande det observerade flygplanet var den, att man underifrån såg hela kroppen. På Tp 79 skymmer vingen en stor del av kroppen.

"När flygplanet dök upp, låg vi på sovsäckar på däck och solade oss. Jag har för mig, att Hansson låg längst förut och att han sov men vaknade upp, när flygplanet kom. Ombord hade vi endast en liten s k 3-wattare för förbindelse med Fårösund och som vi satte upp i aktern, när vi skulle använda den."

Stockholm den 18 februari 1955.

Vid protokollet


Gösta Zetterqvist

Justeras:





74

14 3 55
H 2:6/52

Förhör med f.d. vpl 271-18-52 Karl Agne Harry Wiman,
Tofta, Gotland, den 12 febr 1955.

Förhørsledare: Byrånspektör E. Gruvhammar.
Närvarande förhörsvittne: Flygdirektör G. Zetterqvist.

/se till byråch Herminis U 29/5-57
Q

Wiman berättade följande:

"Jag var motorskötare ombord på Gråtruten. Molin var gast. Som chef hade vi överfurir Hansson och dessutom hade vi maskinfuriren Johansson med oss. Vi låg inte för ankar någon natt där uppe vid Sandön med Hansson som skeppare före natten till den 14/6 1952.

Vi avgick från Färösund den 13/6 1952 vid 4-tiden. Gråtruten gjorde ungefär 7 knop, så resan tog väl 4 å 5 timmar. Vädret var disigt men för övrigt bra. Efter uppankring och lossning av den medförda lasten och sedan vi hade ätit lade vi oss på däck alla fyra och solade oss. Vi fick höra ett flygplan och tittade upp, såg då att det flög över ön. Det var nog ungefär 1 timme innan meddelandet kom, att vi skulle gå ut och söka. Vi såg flygplanet mycket tydligt. Det gick inte så högt. Det var ljusgrått, blänkte ej (matt färg). Jag såg ej några beteckningar på flygplanet, så nära var det aldrig."

Vid förevisning av modeller av Tp 47, Tp 79 och B 26 uteslöt Wiman B 26 utan vidare. W. trodde mest på att det hade varit en DC3:a.

"Flygplanet cirklade runt ön 1 å 2 gånger och försvann österut. Vi trodde, att det var ute på någon övning. Vi hörde inga särskilda ljud. Sedan Hansson kallats iland, var han borta ungefär 20 minuter. Vid återkomsten sade han, att det var bråttom och att det var ett flygplan som hade försvunnit och vi skulle ut och söka efter detta. Utåt havs var det dis och tjocka. Det bör ha varit ungefär en timme innan Hansson blev kallad iland som flygplanet kom. Jag kan inte komma ihåg vad vi hade för ärende där uppe, men vi gick ofta till Sandön. Vi hade några passagerare med oss, men jag kan inte erinra mig, vilka

dessas var. Jag har dock för mig, att Weinebrandt var med, han som var chef för bygget. Jag hörde inte någon skottlossning. Det var lugnt och fint vid ön. Något annat flygplan såg vi inte till den dagen."

Stockholm den 17. februari 1955.

Vid protokollet



Gösta Zetterqvist

Justeras:



KUNGL. UTRIKES
DEPARTEMENTET

Politiska avdelningen

Avdelningschefen

Stockholm den 26 november 1958.

2 bil.



Broder,

./.

I anledning av Din förfrågan den 19 novem-
ber angående nedskjutningen av den svenska DC-3-an
den 13 juni 1952 ber jag till ledning vid avfattan-
det av Flygstabens svar härmed få överlämna en pro-
memoria med synpunkter på de UD berörande punkterna
i den till staben riktade förfrågningen av den 16
september 1958.

Som Du torde finna har vi beträffande
punkt 3 i förfrågningen enbart ansett oss kunna be-
röra rättsfrågan. Departementet har självfallet ej
möjlighet att ta ställning till eller uttala sig
om flygningens karaktär.

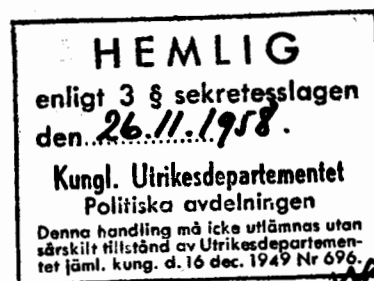
di Tiegins
Sverker Åström
(Sverker Åström)

P.S. Bilagan till Ditt brev återgår
härjämte.

DS

Överstelöjtnant B. Bellander,
Flygstaben.

KUNGL. UTRIKES
DEPARTEMENTET



P. M.

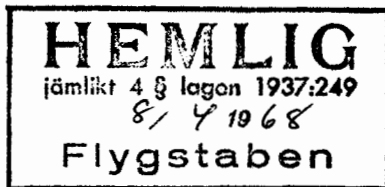
1) I ett pressmeddelande den 23 januari 1958 redogjorde UD för det tyvärr negativa resultatet av de undersökningar som företagits rörande DC-3-besättningens öde med anledning av vissa i mars 1957 i väst-tysk press förekommande uppgifter om att besättningsmedlemmar skulle vistas i ett sovjetiskt arbetsläger (Norilsk). Av pressmeddelandet framgår, att som led i undersökningen en förfrågan också gjordes hos sovjetiska utrikesministeriet, vilket till svar meddelade att sovjetiska vederbörande, ehuru man förstode de svenska bekymren för den försvunna flygplansbesättningens öde, beklagligtvis icke förfogade över "några som helst uppgifter i denna fråga". Det tillades, att vad beträffar de i den svenska förfrågningen återgivna uppgifterna om att besättningsmedlemmar skulle vistas i Norilsk dessa saknade varje grund samt att medlemmar av besättningen icke befunnit eller befunne sig vare sig i Norilsk eller ^{på} någon annan plats i Sovjetunionen.

2) Någon ny framställning hos de sovjetiska myndigheterna i nedskjutningsfrågan är för närvarande icke aktuell.

3) Den svenska synen på rättsläget kring nedskjutningen har klarlagts i den svensk-sovjetiska noteväxlingen 1952; se blåboken "Nedskjutningen av två svenska flygplan över Östersjön i juni 1952", aktstycken utgivna av Kungl. Utrikesdepartementet, ny serie II:2.

Stockholm den 26 november 1958.

NET
Inkom den 8/4 1968
Nr H 2:3/53



Förslaget till CFV 3/4

Antal blad: 1
Antal bil: 2

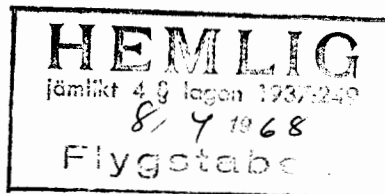
8/4 1968

PM med anledning av vissa informationer som kan sättas i samband med DC 3-försvinnandet juni 1952.

Bengt Gellner
Tjfr C FS/Fh

1. Den 28/3 1968 (exakt datum osäker) blev tjfr CFh (mj Gellner) uppringd av byrådir Svenonius, Telestyrelsen. Denne orienterade om anmälningar från två fiskare, som fått bottenapp med sina fiskredskap i position N 59°05' 0 20°52' resp 59°09' och 21°10'. Svenonius misstänkte att fiskredskapen kunnat fastna i något fplvrak, vilket var anledningen till att flygstaben orienterades.
 2. Gellner konstaterade att de uppgivna positionerna kunde ha anknytning till den försvunna DC 3-an och nedskjutningen av Tp 47.
 3. IFYL orienterades i ärendet 29/3. IFYL gav direktiv att CFS skulle orienteras (IFYL semester 1/4 - 5/4).
 4. Gellner föredrog ärendet för C FS/Fh (övl Spångberg) den 1/4. Spångberg föredrog ärendet för CFS (gen Nordenskiöld) den 4/4.
 5. M h t frågans speciella karaktär beslöt CFS att ärendet jml Luftfartskungörelsen § 131 skulle anmälas till FÖD, varvid Spångberg och Gellner personligen skulle föredra ärendet inför rättschefen Marcus.
 6. Detta sammanträffande skedde den 5/4 fm. Därvid redovisades vad som dittills företagits. Spångberg redogjorde vidare för CFV inställning till frågan huruvida skäl fanns från haveriteknisk synpunkt att återuppta undersökningen av händelserna i juni 1952 (se bilaga).
- Marcus meddelade att han skulle ta upp ärendet med statsrådet och återkomma med beslut.
7. Den 5/4 kl 1155 orienterade Spångberg CFS om föredragningen för Marcus.
 8. Den 5/4 kl 1500 erhöll Spångberg besked från CFS att Marcus telefonledes meddelat CFS att FÖD icke avsåg vidtaga åtgärder i ärendet.

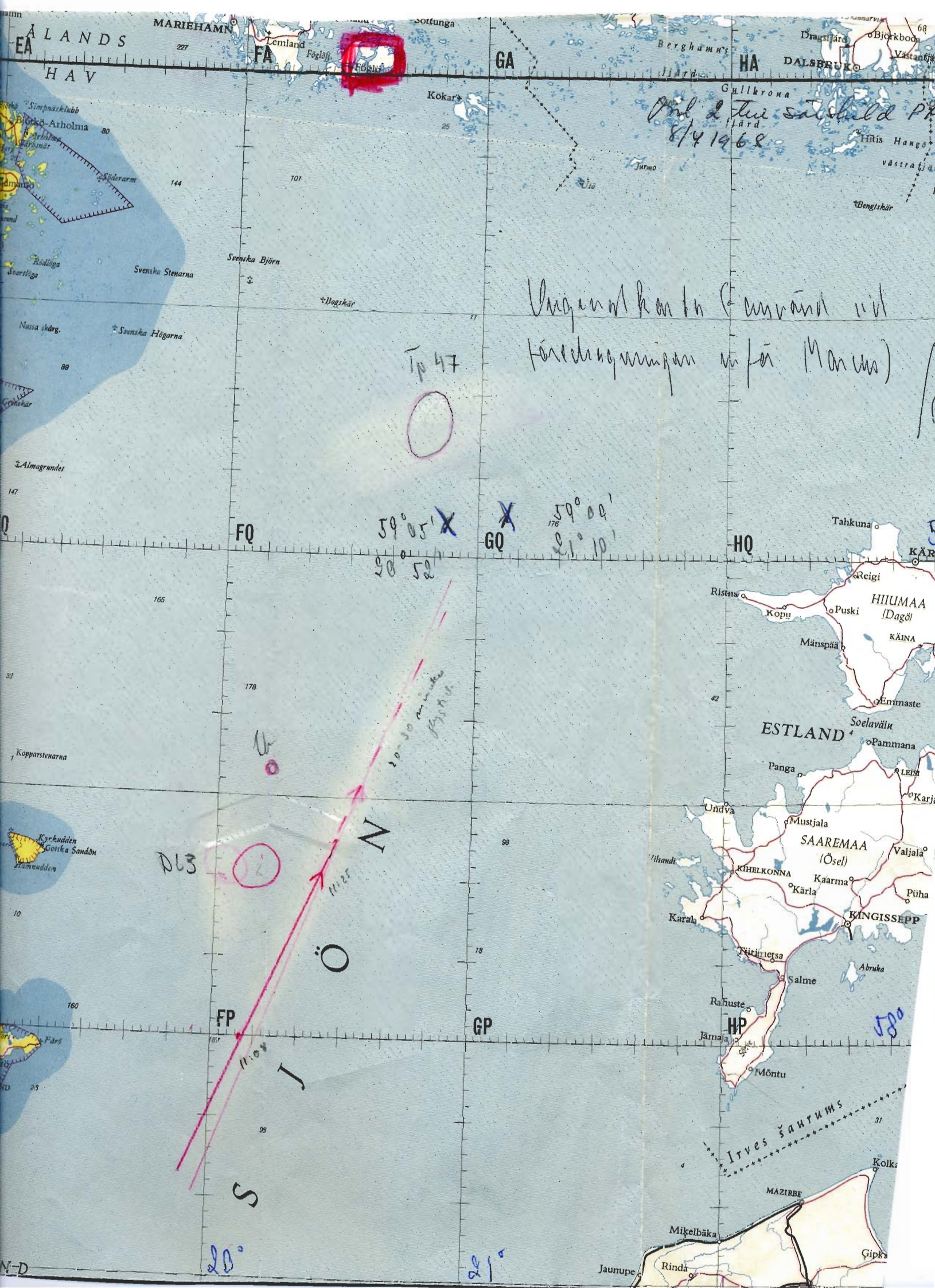
Till CFV



Bilaga/till särskild PM
8/4 1968
Antal blad: 1

CFV motiv för att undersökning inte återupptas

1. Det är osäkert om fiskarna verkligen haft bottennapp med fplvrak. Inga särskilda indikationer finns på att så är fallet.
2. Om fiskarna haft bottennapp med fplvrak är det troligt att detta utgöres av den Tp 47 som havererade inom detta område den 16/6 1952. Utredningen av detta haveri är slutförd och inga nya omständigheter som kan bidra till att klarlägga händelseförloppet torde kunna framkomma vid en ev bärgning. Någon anledning för CFV att föreslå bärgning av detta fpl förefinns således ej.
3. Att ett ev fplvrak, beläget på de platser som angetts av fiskarna, skulle vara resterna av den DC 3 som försvann norr om Gotland den 13/6 1952 bedömes helt osannolikt. Avståndet mellan de av fiskarna uppgivna platserna och den av haverikommissionen bedömda platsen för DC 3:ans försvinnande är ca 10 mil.



ÅLANDS
HAV

MARIEHAMN

FA
Lemland
Fogelö

GA

HA
DALSBRO
Gullkrona

DRAGSÅRA
Björkbo
Västana

And 2. tur såldes på
8/4 1968

Ungarn kan bli använd vid
föredragningen inför Marsch

Ip 47



59°05' X
20°52'

GQ

59°00'
21°10'

HQ

FQ

165

178

42

ESTLAND

SAAREMAA
(Ösel)

KINGISSEPP

HP

GP

FP

DL3

N

Ö

J

S

20°

21°

580

Irves šaurums

MAZIRBE

Mikēlbaka

Jaunupe

Rindā

Gipka

N-D