

Den 13 juni 1952 försvann en svensk militär DC-3 över Östersjön. Trots en omfattande spaningsinsats återfanns endast en gummilivbåt.

Den 16 juni blev en Catalina som deltog i spaningarna efter DC-3:an nedskjuten av sovjetiskt jaktflyg. Piloten lyckades nödlanda på havet och besättningen räddades. Dramatiken förstärktes av tidningsbilder på besättningen i livbåtar med den sjunkande Catalinan i bakgrunden. DC-3:ans försvinnande kom i skuggan av "Catalina-affären"

DC-3:ans försvinnande har dock uppmärksammats genom åren i tidningar och böcker. Den s k DC 3-utredningen från 1992 är den hittills mest allsidiga sammanfattningen av händelserna eftersom den också bygger på kontakter med sovjetiska myndigheter och det sovjetiska erkännandet (1991) av nedskjutningen.

Fortfarande 50 år efter händelserna har det inte gått att fastställa vad som hände DC-3:an och besättningen efter beskjutningen. Nedslagsplatsen har hittills inte kunnat lokaliseras.

50 år sedan

AV CHRISTER LOKIND

Den 13 juni 1952 försvann en svensk militär Douglas DC-3 med åtta mans besättning öster om Gotland.

En första indikation på att någonting hade hänt, var ett avbrutet radioanrop från DC-3:an. Radiostationen på F 2 i Hägernäs anropade DC-3:an upprepade gånger, men utan att få svar. När sedan den förväntade lägesrapporten från DC-3:an uteblev igångsattes efterforskningar med flygplan och fartyg öster om Gotska Sandön.

I ett pressmeddelande samma kväll angavs att flygplanet hade försvunnit under "navigeringsflygning i samband med utbildning i telegrafisttjänst". Ett fåtal invigda visste att det egentligen handlade om signalspaning

Alla efterforskningar var till en början resultatlösa. Först den 15 juni återfanns det första och enda föremålet från flygplanet, en gummilivbåt, som konstaterades ha blivit skadad av granatsplitter medan den fortfarande var packad i sin väska. Haverikommissionen fastställde att "det saknade flygplanet har havererat sedan det beskjutits i luften från flygplan". Besättningens öde förblev okänt.

Flygspaningen med flygplan ur F 2 i



Hägernäs och F 11 i Nyköping fortsatte också den 16 juni, men avbröts i samband med att en av två Catalinorna ur F 2 sköts ner.

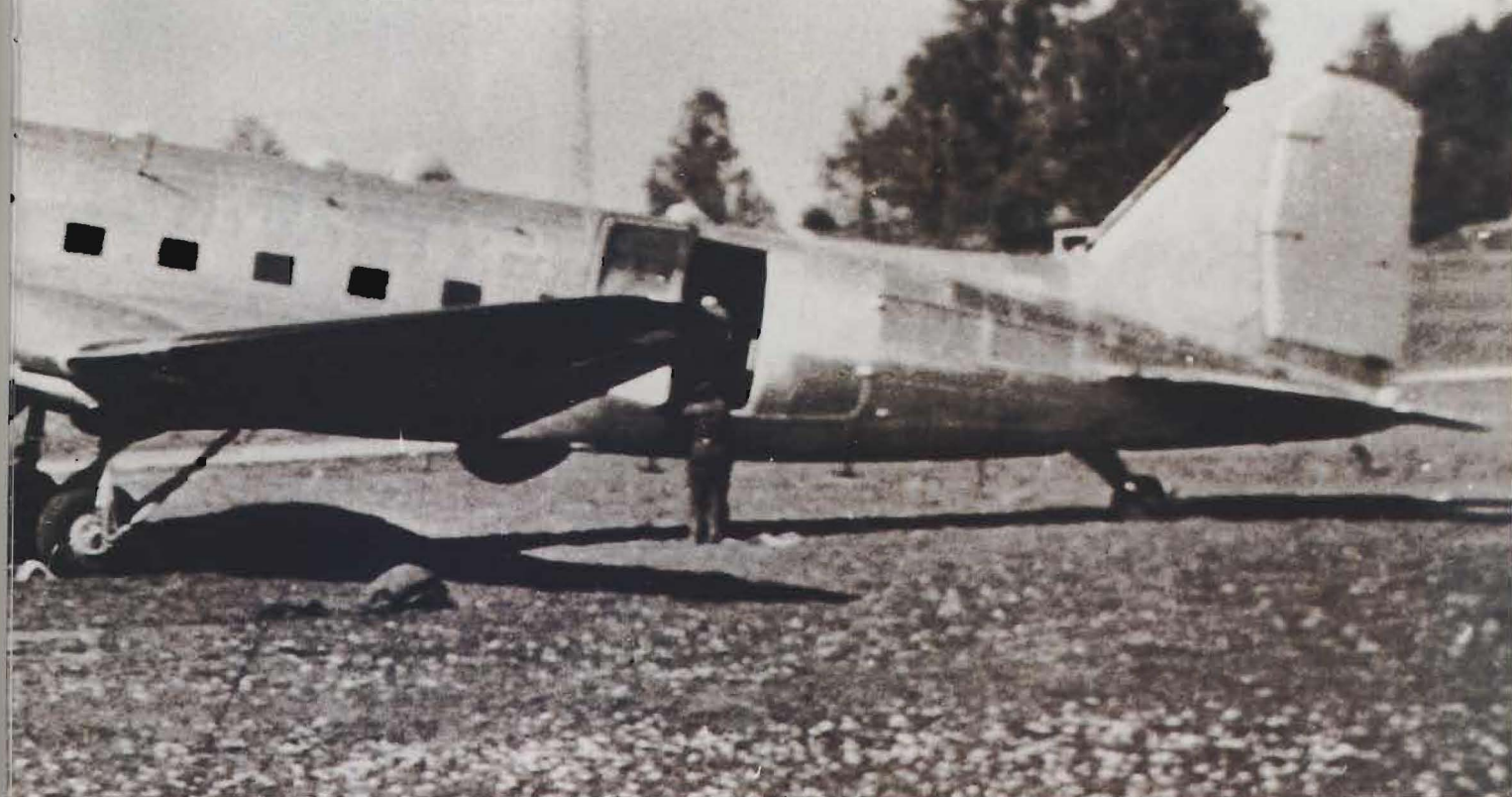
Nedskjutningen av ett obebäpnat sjöräddningsflygplan väckte naturligtvis starka känslor. Demonstrationer förekom utanför den sovjetiska ambassaden i Stockholm.

I den notväxling mellan Sverige och Sovjetunionen som följde, förnekade man på sovjetisk sida all kännedom om DC-3:an. Catalinan påstods ha kränkt sovjetiskt territorium.

Flygburen signalspaning

Flygplanstypen DC-3 hade i flygvapnet fått beteckningen Tp 79. DC-3:an som försvann hade registreringsnummer 79001 och var den första av två DC-3:or som

DC-3:an försvann



köptes 1949. Flygplanen ställdes upp på Hässlö i Västerås där 79001 byggdes om vid CVV och inreddes med signalspaningsutrustning och fem operatörsplatser.

79001 "Hugin" och systemmaskinen 79002 "Munin" samt en ombyggd B 3, "Blondie", ingick i den s k 6. Transportgruppen i Kungl. Svea Flygflottilj, F 8 i Barkarby. I gruppen ingick tolv personer, piloter, navigatörer och mekaniker. Försvarets radioanstalt, FRA, svarade för bemanningen med signalspaningsoperatörer.

Signalspaningsflygningarna, som inleddes i början 1951, genomfördes normalt öster om Gotland med nord-sydliga banor väster om mittlinjen mellan svenskt och sovjetiskt territorium. Flyghöjden var 4 500 meter och farten 270 km/h. Ett företag varade cirka 3,5 timmar.

Navigeringen skedde på död räkning med klocka och kompass enligt en fast-

ställd färdplan med kurs- och tidsberäkningar. Enda navigeringsutrustningen ombord var två pejlmottagare för pejling av långvågssfyror för sjö- och luftfart runt Östersjön.

Noggrannheten i navigeringen var 3-5 km. Någon svensk radarstation för övervakning av egen eller främmande flygverksamhet fanns inte vid denna tid på Gotland.

Längs den baltiska kusten fanns en kedja av radarstationer som ingick i det sovjetiska luftförsvaret. Stationernas aktivitet och rapportering kunde följas av den svenska signalspaningen.

Den flygburna signalspaningen var dock främst inriktad mot att lokalisera och identifiera nya signalkällor i de radar-system för stridsledning och luftbevakning som var under uppbyggnad.

DC-3:an hade, såvitt känt, aldrig blivit

Flygplanet på bilden är med stor sannolikhet den DC-3 med nummer 79001 som sköts ned av sovjetiska jaktplan den 13 juni 1952.

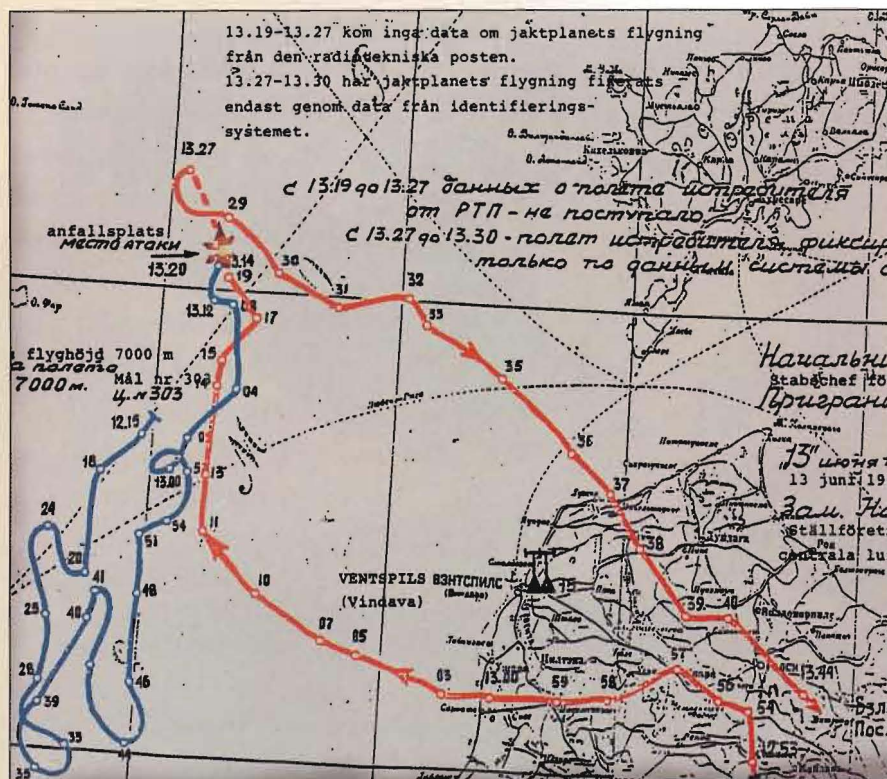
Flygplanet var specialutrustat för signalspaning, vilket kan ses på antennerna på flygkroppen ovanför fönstren, samt bulan på kroppens undersida.

Bilder av den nedskjutna DC-3:an är ytterst sällsynta. Upphovsmannen till denna bild är okänd. Platsen är troligen F 11 i Nyköping.

identifierad av sovjetiskt jaktflyg. De svenska signalspaningsflygningarna torde ändå ha varit kända för det sovjetiska luftförsvaret med ledning av flygvägar, fart, höjd och flygtid i området.

Sista flygningen

Flygningen den 13 juni planerades enligt rutin. Besättningen var väl förtrogen med



Besättningen

DC-3:ans besättning när den sköts ner den 13 juni 1952 utgjordes av följande personer:

Gösta Blad
Bengt Book
Erik H Carlsson
Carl E Jonsson
J H Mattson
Börje Nilsson
Ivar Svensson
Alvar Älmeberg

Sovjetiska uppgifter om flygvägarna för den svenska DC-3:an och den sovjetiska MiG-15 som uppges ha skjutit ner det svenska signalspaningsflygplanet.

Kartan blev tillgänglig genom den s k DC-3-utredningens arbete i början 1990-talet.

Färgbearbetning: Kjell Ström

förutsättningarna för navigering öster om Gotland. Flygningen var den tjugoförsta i ordningen i området under 1952. Vädret över Sverige var helklart. Öster om Gotland fanns ett delvis helslutet, skiktat molntäcke upp till 4 000 meters höjd.

DC-3:an startade från Bromma vid nio-tiden och flög i riktning mot Gotska Sandön. Var tjugonde minut rapporterades positionen enligt en särskild kod. Efter en löpa söderut till i höjd med Gotlands sydspets vände man norrut. DC-3:an var då inne i det sovjetiska luftförsvarets radartäckning. Vid elvatiden rapporteras läget 47 km öster om Fåröns ostspets. Det kom att bli den sista lägesangivelsen.

DC-3:an flög på nordlig kurs väl väster om mittlinjen när ett sovjetiskt jaktflygplan, en MiG-15, närmade sig från sydost. En regional luftförsvarscentral svarade för stridsledningen. Anfaller skedde bakifrån med automatkanoner, sannolikt utan föregående säker optisk identifiering av målet d v s DC-3:an.

Det korta, avbrutna radioanropet tyder på att besättningen i DC-3:an överraskades av anfallet. Underlag saknas dock för att kunna avgöra när anropet gjordes i förhållande till jaktflygplanet's eldgivning

och nedslaget i vattnet. Några sovjetiska efterforskningar efter besättning eller vrakdelar i området har aldrig konstaterats.

Bekräftelsen

I samband med den så kallade DC-3-utredningen 1991-92 etablerades kontakter med sovjetiska myndigheter angående DC-3:ans försvinnande. Arkiv öppnades, handlingar avhemligades och utväxlades.

Genombrottet kom i november 1991 då Sovjetunionens försvarsministerium gav ut en kommuniké där det angavs, att "det svenska flygplanet skjutits ner av ett sovjetiskt jaktflygplan över öppet hav 100-110 km nordväst om staden Ventspils. Besättningen har av allt att döma omkommit." Något skäl för nedskjutningen angavs inte.

DC-3-utredningens rapport Nedskjutningen av DC 3-an i juni 1952 (Rapport från DC 3-utredningen Ds 1992:5) ger en sammanfattning av det totala kunskapsläget 1992.

Kontakterna med myndigheter och enskilda i Ryssland har därefter fortsatt under 1990-talet. Bland andra kunde den sovjetiske jaktpiloten, som sköt ner DC-

3:an, återigen intervjuas under 1993, främst för att försöka fastställa hur DC-3:an flög efter beskjutningen.

Jaktpiloten förnekade då tidigare uppgifter om att han hade sett en besättningsmedlem lämna DC-3:an i fallskärm och att flygplanet var helt övertänt. Han bekräftade i stället att vänster motor brann, att landstället var utfällt samt att dörren var öppen. Han uppgav vidare att DC-3:an svängde mot väster samt att den flög kontrollerat när den försvann ner i moln. Det är dock oklart om DC-3:an dök ner i moln för att undgå ytterligare beskjutning eller om den på grund av skadorna förlorade höjd ner i moln.

Vad hände besättningen?

Endast genom att finna vraket är det möjligt att få klarhet i besättningens öde. Avgörande för att kunna beräkna nedslagsplatsen är frågan om hur och hur länge DC-3:an flög efter beskjutningen. MiG-15-pilotens uppgifter, redovisade cirka 40 år efter händelsen, är vad som finns idag.

CHRISTER LOKIND ÄR ÖVERSTELÖJTNANT OCH F D AVDELNINGSCHEF I HÖGKVARTERET/MUST.