

Gunno Gunnvall  
Kabeluddsvägen 2  
187 67 TÄBY  
Tel 08-732 78 42  
E-post [g.gunnvall@comhem.se](mailto:g.gunnvall@comhem.se)

2004-09-21

### **Den nedskjutna svenska DC 3:an**

Jag minns ganska väl fredagen den 13 juni 1952. Jag var 15 år, skulle fylla 16 ett par månader senare. Jag hade sommarlov och var hemma när TT-nyheterna meddelade att ett flygplan ur Flygvapnet på förmiddagen försvunnit under en flygning över Östersjön. Flygplanet hade haft åtta man ombord varav fem telegrafister. Vad gäller flygplanets uppgift angav ett pressmeddelande från försvarsstaben att det skulle utföra ”navigeringsflygning över Östersjön i samband med utbildning i raditelegrafisttjänst.”

Jag var redan då mycket försvarsintresserad och följde uppmärksamt den fortsatta utvecklingen. På eftermiddagen måndagen den 16 juni meddelades att ett flygplan typ Catalina skjutits ned av sovjetiska MiG-15. Catalinan var ute för att söka den saknade DC 3an och nedskjutningen hade skett tidigt på morgonen. Catalinan lyckades nödlanda på vattnet och besättningen på sju man kunde med hjälp av livflottar ta sig till det tyska lastfartyget Münsterland som förde dem till Finland.

Nedskjutningen av Catalinan ledde till demonstrationer utanför den sovjetiska ambassaden i Stockholm. En längre tid av notväxling mellan Sverige och Sovjetunionen följde. Man meddelade bl a att två främmande flygplan den 13 juni kränkt den sovjetiska gränsen och jagats bort av sovjetiska flygplan. Vad gäller Catalinan vill jag minnas att från sovjetisk sida gjordes gällande att detta flygplan (maxfart 200 km/h) anfallit de sovjetiska jetjaktplanen. (Man tycks i Sovjet ej ha haft några högre tankar om de svenska sympatisörernas intelligens).

Fem år senare – dvs i juni 1957 – började jag den fackutbildning till värnpliktig bearbetnings-tekniker vid FRA som jag tagits ut till vid mönstringen ett par år tidigare. Vi värnpliktiga fick börja arbeta med att plotta flygvägar som sovjetisk luftbevakning rapporterat på kortvägs-telegrafi. Man angav olika flygplans lägen i stort sett varje minut tillsammans med ett målnummer samt höjd och tid. Tidsangivelserna var genomgående något för höga – ofta cirka 2 minuter. Det hade ju tagit en viss tid att få över informationen i flera led. Lägena angavs i ett rutnätsystem vars numrering ändrades då och då. Det var dock enkelt för oss att rekonstruera den nya numreringen. Vi visste ju hur olika flygningar brukade gå. Särskilt gällde det de amerikanska och brittiska signalspaningsflygplanen som gick in över Östersjön söder om Skåne och sedan fortsatte i löpor öster om Gotland. Många gånger rundade man också Gotland. Från sovjetisk sida var man noga med att rapportera dessa flygningar. Ett syfte var säkerligen att varna egna enheter som då kunde avstå från sändningar man särskilt ville skydda. Man rapporterade även de egna jaktflygplan som startade från olika baser i Baltikum.

Med denna arbetsuppgift låg det nära till hands att fråga om den försvunna DC 3:an. Jodå dess ”telegrafister” tillhörde FRA och utförde signalspaning. Vi värnpliktiga var mycket grundligt lärda att alltid tänka på sekretessen. Det var då 1957 fortfarande hemligt att Sverige utförde signalspaning och att FRA var organisationen för detta. Man kan tycka vad man vill om detta men denna bakgrund förklarar nog mycket av det egendomliga agerandet från svensk sida de kommande åren,

Efter militärtjänsten arbetade jag några år som civilanställd vid FRA. Fortfarande handlade det mycket om flygverksamhet över Östersjön sedd genom den sovjetiska luftbevakningens ögon. Jag lämnade FRA 1964 och tillträdde en tjänst vid Flygstabens Underrättelseavdelning (FS/Und). I början handlade det om studier av utländsk fackpress inom flygområdet. Efter ett år fick jag ta över ansvaret för vad som kom att kallas för radarunderrättelsetjänst. Detta innebär att registrera och bearbeta information från våra radarstationer i syfte att ta fram underrättelser om främmande flygs uppträdande. En prioriterad uppgift var att ta fram kartskisser då främmande flyg kränkt svenskt luftrum. För att i lugn och ro och med noggrannhet kunna studera och plotta upp flygplanrörelser anskaffades 16-millimeters filmkameror som placerades på anläggningar runt om i landet.

Från hösten 1981 överfördes jag och mina medarbetare liksom arbetsuppgiften från Flygstaben till Försvarsstaben. Så småningom kom organisationsenheten att kallas HKV/MUST (Högkvarteret/Militära Underrättelse- och Säkerhetstjänsten. Jag hade kvar mitt ansvarsområde fram till min pensionering 2001.

I mars 1991 framträdde en general Sjinkarenko i media. Han var 1952 överste och befälhavare över det baltiska luftförsvansområdet. Sjinkarenko sade sig ha beordrat nedskjutningen och angav att den svenska DC 3:an skulle ha kränkt det sovjetiska luftrummet. Med anledning av uttalandena bad svenska UD den 12 mars 1991 Sovjetunionens ambassad att få ta del av de uppgifter, som kunde finnas om nedskjutningen hos sovjetiska myndigheter. Den 21 mars beslöt utrikesminister Sten Andersson att tillsätta DC 3-utredningen. Den 25 mars tillsatte ÖB en särskild militär utredningsman – översten av 1. graden Rolf Gustafsson – som skulle bistå utredningen. Man igångsatte arbetet med att gå igenom arkiv och intervjua ett stort antal personer.

På hösten 1991 blev det regeringsskifte i Sverige. Den 30 oktober besöktes statsminister Carl Bildt av en sovjetisk emissarie, ambassadören Fokin. Fokin meddelade att Sovjetunionen nu var berett att offentligt erkänna att nedskjutningen av den svenska DC 3:an genomfördes av ett sovjetiskt jaktplan över internationellt vatten och att handlingen var en grov kränkning av allmänt erkända folkrättsliga regler.

I november reste utredarna till Moskva och fick ta emot kopior av sovjetiska dokument från 1952 bland annat en kartskiss över hur den sovjetiska luftbevakningen uppfattat flygvägarna för DC 3:an och det sovjetiska jaktflygplanet. Man fick också tillfälle att på en flygbas i Ukraina möta och tala med föraren av det sovjetiska jaktplan som skjutit ned DC 3:an dåvarande kaptenen G.I.Osinskij.

Överste Gustafsson hade ett rum på MUST och jag var honom behjälplig med att ta fram kartskisser över hur de föregående (1951 och 1952) flygningarna med DC 3:an hade gått.

Utredningen lade fram sin ”Rapport från DC 3-utredningen Ds 1992:5” i februari 1992. Den utmynnade i två rekommendationer:

1. Att man skulle försöka lokalisera och om möjligt bärga flygplanet.
2. Att man skulle frisläppa alla dokument av betydelse i saken.

Under åren 1992-1995 sökte Marinen i sammanlagt 8 omgångar utan att finna DC 3:an.

ÖB (Owe Wiktorin) meddelade i brev 1996-01-25 till besättningens anhöriga att han ansåg att Försvarmakten därmed gjort vad den kunnat och att han därför beslutat att inte gå vidare med nya sökuppdrag.

---

Nästa gång jag kom i kontakt med DC 3-affären var i december 1999. Stf C MUST frågade på ett möte om någon sysslat med denna fråga. Kabinettsekreteraren i UD – Jan Eliasson – hade nämligen begärt ett underlag inför en intervju han skulle ge media (TV 4 tror jag). Jag talade om att jag hjälpt överste Gustafsson några år tidigare och fick då i uppgift att ta fram begärd information. Det gällde dels var Marinen sökt, dels storleken på de ersättningar som de anhöriga fått i olika omgångar.

Uppgiften gjorde att jag letade upp dokument som var samlade på flera håll inom Högkvarteret. Jag fick då underlag, inte bara för att ta fram begärd information, utan även för egna funderingar över var flygplanet borde ligga.

Bland underlaget fanns:

Uppgift om **tidpunkten för ett avbrutet radioanrop** på kortvågstelegrafi som tagits emot av telegrafisten på F 2 (Hägernäs) och som han menade bar prägeln av signalisten på DC 3:an Gösta Bladh. Den tidpunkt som noterades var 1125 men eftersom noteringen gjordes i efterhand är det troligt att den verkliga tiden var cirka 1123.

En till svenska representanter överlämnad **kopia av en kartskiss** över DC 3:ans (man kallade denna mål nr 303) och MiG-15:s flygvägar så som de uppfattades i den sovjetiska luftbevakningscentralen. Kartskissen var daterad den 13 juni 1952. Slående är den slingriga flygväg som anges för ”mål nr 303” liksom det korta avståndet mellan lägena med tidsangivelserna 1308 och 1314 (svensk tid 1108 och 1114). På kartskissen var platsen för anfallet angiven i ungefärligt läge N 5805 O 2012. Bifogar kopia av denna skiss.

Enligt **överlämnade dokument** skedde följningen med två **radarstationer typ P-3** vid den radiotekniska posten nr 15 vid Ventspils. Vi känner till att lobbrednen hos radar typ P-3 är av storleksordningen 30 grader. När ett mål uppvisar tillräckligt stor radarmålyta och avståndet ej är för stort får man således på indikatorn (s k PPI) en båglinje som tar upp cirka 30 grader. Man bedömer då att målet finns i mitten av denna båglinje och man får ett läge med tillfredsställande noggrannhet. Emellertid uppvisar alla flygplan högst olika radarmålyta beroende av aspektvinkeln dvs vinkeln mellan flygplanets längdaxel och riktningen till radarn. Ett flygplan som vänder bredsidan till uppvisar en radarmålyta på kanske 100 m<sup>2</sup> medan en annan aspektvinkel kan ge en radarmålyta på mindre än 1 m<sup>2</sup>. Eftersom aspektvinkeln ändras något medan radarn sveper över målet får man kanske pulsträffar bara i början eller slutet av en 30-graders sektor. Detta kan mycket väl leda till bäringsfel av storleksordningen 10 grader. Vad gäller radarns noggrannhet i avstånd har jag bedömt den till bättre än 1 km.

Knappt två dygn efter nedskjutningen hittade jagaren Sundsvall en ej uppblåst **livflotte i position N 5834 O 2015**. Den konstaterades härröra från DC 3:an och undersöktes vid statens kriminaltekniska laboratorium och befanns innehålla granatsplitter av sovjetisk tillverkning. Med hänsyn till strömmar och vindar bedömdes startpunkten ha varit N 5821 O 2011. År 1991 gjorde SMHI nya beräkningar och kom fram till en startpunkt i pos N 5824 O 2026 med en osäkerhetsmarginal (radie från angiven punkt) på 10 km.

**Den sovjetiske jaktförarens beskrivning av förloppet** där han angav att DC 3:ans vänstra motor började brinna och att flygplanet efter en vänstersväng dök brant och fösvann under molntäcket.

**En av Marinen upprättad kartskiss** visande samtliga områden där man sökt.

-----

Det fanns också uppgifter som ledde till sökande i närheten av Gotska Sandön och speciellt söder om denna. Det var uppgifter från fiskare om nätfällor mm. Det var också observationer av tre personer på Kustartilleriets transportbåt Gråtruten som hade transporterat personal och materiel till ön. Man såg ett tvåmotorigt flygplan svänga in över ön, försvinna över havet men komma tillbaka för ytterligare en passage. Man såg ej någon rök från flygplanet och man var ej överens huruvida flygplanet var hög- eller lågvingat.

Jag bestämde mig för att detta flygplan ej var DC 3:an främst pga avståndet från den plats där anfallet skedde (flygtid cirka 15 minuter) dels för att det främmande flygplanet ej föreföll skadat. Jag bedömer att detta flygplan var ett sovjetiskt spaningsflygplan med uppgift att fotografera byggnationen på Gotska Sandön.

I december 1999 sammanställde jag de väsentliga informationerna för bedömning av DC 3:ans nedslagsplats på en kartskiss. Se bilaga.

Av den sovjetiska luftbevakningens angivelser (där radarn hade relativt god noggrannhet i avstånd) framgår att DC 3:an gått längre österut jämfört med haverikommissionens bedömning. Det sista läget (kl 1114 enligt skissen) måste ha legat längre åt nordost om hänsyn tas till troligt bäringsfel mot ett mål som man börjat få svårt att se. Om vi dessutom räknar med att tidsangivelserna var 2 minuter för höga (1114 skall alltså läsas som 1112) flyttar vi platsen för anfallet ytterligare några kilometer norrut.

Med detta underlag lämnade jag en skriftlig rekommendation till C MUST (generallöjtnant Håkan Syrén) att om ytterligare sökning skulle beslutas borde detta ske inom skissens röda område och i första hand inom områdets västra halva. Någon ytterligare sökning genomfördes dock ej genom försvarsmaktens försorg. Först när en civil sökexpedition i juni 2003 lokaliserat vraket fick Marinen i uppdrag att inleda bärgning.

I början av 2000 begärde Bengt Grisell vid KTH i en skrivelse till Försvarsmakten att få information om var Marinen sökt efter DC 3:an. Grisell skulle nämligen under sommaren 2000 med forskningsflyget ALTAIR på nytt söka efter DC 3:an; ett projekt som finansierades av Dagens Nyheter och TV4. Jag fick i uppdrag att överlämna Marinens underlag, vilket jag också gjorde. Jag gav även Grisell samma råd som jag givit C MUST nämligen att söka inom ”SMHI:s röda cirkel” med början västerifrån.

Grisells sökningar sommaren 2000 gjordes dock i huvudsak relativt nära Gotska Sandön. Mycket nära territorialhavsgränsen öster om ön fann ALTAIR ett föremål som skulle kunna vara en flygplanvinge. Jag trodde visserligen ej att detta skulle kunna vara DC 3:an men låg ändå på Operativa Insatsledningen (till vilken jag själv hörde) att vid tillfälle undersöka föremålet med hjälp av en ROV. Enligt uppgift hade man också skrivit en order om en sådan undersökning men tillfället yppade sig aldrig. Jag låg på och påminde om detta ända till min pensionering den 1 augusti 2001.

Sommaren 2002 högtidlighölls 50-årsminnet av nedskjutningen. Detta uppmärksammades givetvis av media. I samband härmed hade Svenska Dagbladets säkerhetspolitiska reporter Mikael Holmström tydligen forskat bland UD:s dokument och fått tag det papper med kartskiss jag överlämnade i december 1999. Han ringde upp mig och jag delgav honom mina tankar. Det ledde till en artikel med rubriken "Sverige letade efter DC 3:an i fel område"

Vintern 2002-2003 planerade Bengt Grisell att göra en framställning till Regeringen om medel för att söka på nytt under sommaren 2003. Jag gav rådet att KTH skulle ställa en skrivelse till Statsrådsberedningen så att frågan skulle bedömas på högsta möjliga nivå. Skrivelsen med begäran om 200.000 kr gick iväg i februari. Med fanns också vädjanden från flera av besättningens anhöriga.

Tydligan utan närmare eftertanke lottades skrivelsen över till Utbildningsdepartementet. Där tänkte man tydligen inte heller utan avslag begäran tydligen utan att veta vad det hela handlade om. Avslaget kom i form av ett regeringsbeslut daterat 2003-04-16 undertecknat av utbildningsminister Thomas Östros. Den 22 maj skrev jag därför ett brev till statsminister Göran Persson och vädjade till honom att personligen ta ställning i frågan. Den 10 juni fick jag en E-mail från en tjänsteman vid Statsrådsberedningen. Hon meddelade att statsministern tagit del av min skrivelse och bett henne att överlämna den till Utrikesdepartementet för vidare handläggning och bedömning av ett eventuellt förnyat ställningstagande.

Jag visste inte då att samma dag (den 10 juni) hade en expedition med Anders Jallai som initiativtagare och Carl Douglas som finansiär hittat DC 3:an. Den 16 juni kunde man sända ned en Sjöuggla och ta bilder av vraket. Jag visste alltså ej att man sökt i omgångar ända sedan 2000 men jag ringde upp Carl Douglas och gratulerade honom till framgången. (Han har arbetat på MUST så vi kände varandra något). Han sade att han skulle vilja intervjua mig.

Nu vet vi att DC 3:an har bärgats och att stoft efter de tre männen ur Flygvapnet liksom efter FRA-gruppchefen har återfunnits. Den 27 mars hade jag tillfälle att se flygplanet när man hade börjat undersöka det i en av tunnlarna i Musköberget. Det framgick tydligt att det brunnit i och kring vänster motor. Vad jag ej hade väntat mig var att så mycket av flygkroppens vänstra sida var bortslitet. Det enda man hade hittat vid sökningarna 1952 var ju livflotten. Utredningschefen Christer Magnusson har lovat mig en kopia av rapporten när den blir klar. Positionen där flygplanet låg är ej längre hemlig. Den var N 5823,522 O 2017,400  
**Således i den västra delen av SMHI:S röda cirkel.**

Nu är det (troligen) bestämt att DC 3:an skall föras till Flygvapenmuseet vid Malmslätt och bli en del av det kalla krigets historia. Säkert kommer mycket mer att skrivas om detta flygplan och dess öde.

Gunno Gunnvall