

Lok

ANTECKNINGAR
2005-05-23

Samtal med Huzell den 19 maj 2005

Tilldelad flygtid: 150 timmar/år? Order från CFV att spara?

H: Stämmer ungefär. Tala med Olin.

Färdplanen = standardroute = route 9.

H: Ja, i stort. Alla router hade en sifferbeteckning. Brytpunkterna varierade. Mest användes dock route 9 .

Routen på färdplanen = routen på den återfunna navkartan.

H: Ja, ungefär

Färdplanen – SAVB – Visby?

H: Ja, Visby. Visby var den vanliga reservlandningsplatsen. Se färdplanen! Anledningen till att spaningsföretaget den 13 juni uppsköts från kl 0700 till kl 0900 var att vädret på Visby inte tillät landning med DC-3:an enligt gällande väderminima.

Radarövervakning från Gotland?

H: Nej, fanns inte.

Oro bland besättningen?

H: Bara en allmän flygrädsla.

FV-besättningens förberedelser tillsammans med FRA: Förekom besök vid FRA för att diskutera uppläggningsplanen av spaningsföretag? Var man där dagen innan d.v.s. den 12 juni?

H: Nej, besök vid FRA förekom inte med detta syfte. Olin höll i alla kontakter med FRA. Olin upprättade månadsprogram tillsammans med FRA:s gruppchef Jonsson. Utifrån månadsprogrammet fastställdes detaljerna mellan Olin och Jonsson.

Taggarna – framåtriktade antenndiagram (1-3 GHz) gav starkare signal – bättre mottagning och analys?

H kände till bakgrunden med antenndiagrammet

Taggarna mot ny radar i Liepaja

H kände till den nya radarn men kunde inga detaljer

Vanliga nord-sydliga kurser enligt standardroute var 019 resp 199 grader?

H: Bakgrunden till just de här kurserna var att mittlinjen hade den sträckningen.

Exempel på tagg: kortvarig kursändring från 199 grader till 160 grader mot Liepaja

H: Ja, svängarna gjordes med styrautomaten. 3 grader/s. Taggarna brukade normalt vara en minut på rakbana, ibland två minuter

Diskuterades en möjlig nödsituation med fallskärms hopp eller nödlandning på vattnet?

H: Ja, säkmatövningarna lades upp efter detta

Flygsäkerhet – säkmatövningar. Fallskärmsutbildning? Livbåtsövningar? Fanns protokoll eller liknande över genomförda övningar?

H: Fallskärmsutbildning och livbåtsövningar genomfördes regelbundet. Några övningshopp skedde inte. Protokoll upprättades aldrig

Varför hoppa? Olidligt i kabinen?

H: Ja, på grund av vinddrag och brand/värme

Varför inte hoppa över hav? Över helslutet molntäcke? Utan personliga livbåtar? Överlevnadstiden 2-3 timmar i 10-gradigt vatten?

H: Förhållandena i kabinen var nog avgörande

Varför besluta om nödlandning på vattnet om flygplanet kan flygas men tappar höjd? Möjligheten att flyga västerut – hemåt så långt som möjligt? Livbåtar i kabinen?

H: Ja, nödlandningsförsök mest sannolikt

Vem öppnar nöddörren? Fick vem som helst öppna den i en nödsituation?

H: Alla var utbildade.

Förutsättningar för molngenomgång genom helslutet molntäcke (1500 ner till 300 m), ev med skador på t ex elsystemet.

H: Bör ha varit genomförbart utan elkraft. Batterier kan ha fungerat.

Fanns några dokument på piloternas utbildningsstatus, t.ex. PFT, genomgången utbildning, certifikat eller liknande?

H: Nej. I flygdagboken angavs särskilt alla instrumenttimmar. Antalet timmar bekräftades av någon behörig kontrollant.

Fanns det en komplett förarhandbok. Var förvarades den?

H: Ja, det fanns. Förvarades i planet.

Fanns kamera ombord? Hur användes den?

H: Nej. H förnekade att en Ska 4 fanns monterad i nosen – trots vad som anges i lastplanen

Fanns det två stolar hos navigatören – en vägghängd på vänster sida och en golvmonterad på höger sida? Skiss?

H: Bakom cockpit fanns ett skott, bakom detta ett utrymme avskärmat mot kabinen med ännu ett skott. I detta utrymme framme till vänster – på skottet och bakom piloten – fanns en vägghängd stol som kunde vridas fram så att man satt i mitten och något bakom piloterna. Användes av färdmekanikern när två piloter flög.

I samma utrymme satt navigatören bak till vänster vid sitt delvis uppvikta bord..

Till höger längs mittgången i utrymmet fanns garderob och hydraulutrustning.

Kopior av förhör 1952 respektive 1991-92?

H: Har aldrig haft några.

Använde man Rebecca? Hur och när?

H: Rebecca användes ej. Det var en navigationsutrustning som fanns installerad i flygplanet sedan dess tid som civilt passagerarflygplan. FOA hade bestämt att utrustningens skulle urmonteras men sparas för eventuella framtida försök. På flygplanet sparades ”krattorna” d v s de två antennerna på nosens båda sidor. Även de små T-antennerna under bakkroppen (för platstagning) behölls.

Lok anm: H ringde två dagar senare och ville korrigera sina svar på en punkt. Han visste inget om Rebecca utan hade avsett LORAN-systemet. (?)

Enligt lastplan från 1951 fanns tre livbåtar ombord, förvarades längst bak. Stämmer det?

H: Nej, trots lastplanen. En livbåt förvarades på durken framför den bakre lastdörren. De två övriga förvarades i kabinen, en på vänster sida på durken, bakom operatören vid nödutgången vid vänstervingen samt en på höger sida på durken mitt för nödutgången på högervingen.

Lägesrapporteringen från flygplanet – två hypoteser om hur den var upplagd

1) Längs routen enligt färdplanen var var 20. minut markerad. Var 20. minut sändes "en bokstav" oavsett om flygplanet befann sig i detta läge eller ej.

2) Längs routen enligt färdplanen var var 20. minut markerad. När flygplanet passerade punkten eller dess närhet sändes "en bokstav". I motvind kunde det ta ex ta 22 minuter mellan rapporterna, i medvind 18 minuter.

Fråga: Om man befann sig 20 km fel i sida – rapporterade man detta eller bara att man var i jämnhöjd med rapportpunkten?

H: Ställd inför ovanstående angav H att syftet med rapporteringen var 20. minut +/- en minut var främst att meddela "allt väl ombord", oberoende var man flög i förhållande till färdplanen.

Stolarna i DC-3:an?

Stolarna i DC-3:ans kabin köptes av Malmö Flygindustri. De var tillverkade av Junkers. Motsvarande stolar fanns i B 3:an i det bakre utrymmet, bakom instigningsluckan, där navigatören tillika akterskytten satt.

Antenner under vingen och kroppen?

H: två antenner/radomer kunde installeras under flygkroppen/vingen mellan motorerna. Därutöver vardera en utanför respektive motor.
Antennerna/radomerna benämndes V ytter, V inre, H inre och H yttre.

Hade sovjetisk jakt någonsin "nosat" på DC-3:an?

H: Nej.

Flygplanuret – hur förklara de tersade tiderna? Tiden 2 timmar och 25 minuter stämmer ungefär med starten från Bromma, men 24 minuter?

H: Tersandet hade inte med rapportpunkterna att göra utan gjordes i förhållande till något som hade utförts eller som skulle komma. Navigatören kunde exempelvis ange "30 minuter till nästa brytpunkt", varpå piloten tersade för att vara beredd.