

# De hittade DC-3:an

Den 10 juni klockan 21.59 i år återfinns det signalspaningsflygplan typ DC-3 som med åtta mans besättning varit försvunnet sedan 13 juni 1952. Den smärtsamma ovissheten hos de anhöriga når äntligen ett slut samtidigt som gåtan om vad som verkligen hände flygplanet med dess besättning har kommit ett stort steg närmare sin lösning.

Flygplanet hittades efter ett målmedvetet, metodiskt och noggrant arbete som genomfördes på ett privat initiativ.

AV ULF PETERSSON  
FOTO: DEEP SEA PRODUCTIONS

**D**eep Sea Productions heter företaget med **Carl Douglas** i spetsen, som tillsammans med Marin mätteknik lyckades där andra, bland annat Försvarmakten, har misslyckats – de hittade den saknade DC-3:an.

Deep Sea är en paraplyorganisation under vilket ett relativt löst sammansatt nätverk av dykare verkar, dykare som drivs av viljan att finna vrak på havets botten, dokumentera dessa och sedan att berätta historien bakom fynden.

Företaget har tidigare uppmärksamats i media för en rad olika projekt. Bland annat var de med om att bärga lasten från champagnevraket "Jönköping" som förliste utanför Rauma i Finland.

De har funnit och dokumenterat ryska ubåtar från andra världskriget och många andra fartygsvrak längs Sveriges kuster.

En av ubåtarna, S7, hittades med **Anders Jallai** som projektledare 1998. Det var strax efter det fyndet Anders Jallai, dykare, SAS-pilot och tidigare flygvapenpilot, påbörjade sökandet i arkiven efter spår av DC-3:an

– Projekt DC-3 är från början till slut Anders Jallais projekt. Med sitt perspektiv som pilot kunde han utveckla en lång rad hypoteser om vad som skedde från den sista angivna positionen klockan 11.08 den 13 juni 1952.

– **Ola Oskarsson** på Marin mätteknik och övriga på Deep Sea Productions var

med och gjorde det hela möjligt, säger Carl Douglas.

Carl Douglas var tidigare underrättelseofficer och anställd vid Högkvarteret i Stockholm. Numera är han reservofficer och hängiven dykare med ett starkt historieintresse och dessutom den sammanhållande faktorn i företaget Deep Sea Productions.

Hur kom det sig att det var just denna grupp av människor som kunde kröna sitt arbete med framgång? De är ju långt ifrån de enda som har försökt att lösa gåta med den försvunna DC-3:an.

– En orsak kan vara vår bakgrund inom olika jägarförband. Jag var lapplandsjägare, Ola Oskarsson på Marin mätteknik



En datoranimerad bild av hur den demolerade Douglas DC-3:an ser ut där den ligger på Östersjöns botten.



En av de antennkåpor som ingår i flygplanets signalspaningsutrustning fotograferad med undervattenskamera.



Gänget som efter enträget sökande till sist lyckades med bedriften att finna den sedan 1952 saknade DC-3:an. Från vänster: ROV-piloten Anders Sjövall, geologen Håkan Sundin, styrman Jan Boström, Carl Douglas, Anders Jallai, Ola Oskarsson, Johan Candert, Kalle Flink.

Sittande: sjökaptan Svante Johansson och kokken Lukas Östberg.

attackdykare och Anders Jallai var kustjägarer innan han blev Viggen-pilot. Inom jägarförbanden finns en tradition i att ta hand om varandra. Fokus ligger på att lösa uppgiften och varje individ bidrar med sin del till helheten, säger Carl Douglas

### Ett antal principer

Tidigt i sökandet slog teamet fast principerna för sökandet. De skulle gå metodiskt tillväga, planera utförligt och sedan följa den uppgjorda planen. Noggrannheten var en ledstjärna, det fick inte råda någon tvekan om att de områden som avsågs verkligen kunde avskrivas från listan av tänkbara fyndplatser.

Ytterligare en princip som de enades om var att spara allt material. Varenda minut av sonarens sökande på havsbotten finns dokumenterad, ett material som dessutom vid ett tillfälle under sökperioden gick igenom i jakten på nya ledtrådar.

– Det är ett otroligt oglamoröst arbete som går att jämföra med en militär operation, som att pika efter minor ungefär. Noggrannhet och uthållighet är nyckeln till framgång, säger Carl Douglas.

Sökandet till havs har huvudsakligen ägt rum vintertid. Triad heter det fartyg varifrån sökandet utgick. Fartyget tillhör Marin mätteknik och det är utrustat med en rad teknisk apparatur som var för sig inte utgör några revolutionerande tekniska

landvinningar men tillsammans utgör en unik kombination, och det var ett för projektets resultat avgörande bidrag.

Under 46 dygn pågick det rent praktiska arbetet. 6750 kilometer havsbotten scannades av i tre knops hastighet av sonaren. Monitorn på fartyget Triad som presenterade bilderna gick under benämningen "ler-TV".

– Det går inte att slappna av. Det vi söker kan dyka upp när som helst, säger Carl Douglas.

### "Det är den"

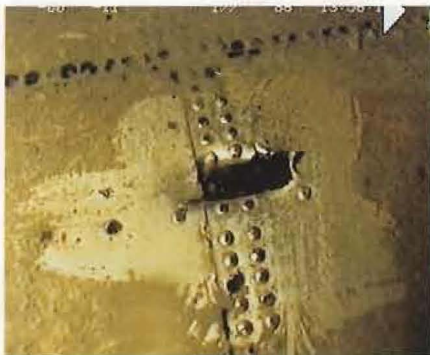
Den 10 juni klockan 21.59 kom en bild som fick pulsen att stiga. Sonarens



Den tidigare flygofficeren Anders Jallai har varit pådrivande kraft i eftersökningarna.



Dykaren och den tidigare underrättelseofficeren Carl Douglas leder företaget Deep Sea Productions, som fann den sedan 50 år saknade DC-3:an.



Bilder tagna med den så kallade ROV:en när DC-3-vraket påträffades. Längst till vänster ses ett ingångshål från en projektil som avlossats från det sovjetiska jaktflygplanet. I mitten ses den svenska nationalitetsbeteckningen. På bilden till höger har ROV:en försetts med diskborste som strukits över en del av kronmärket. Foto: Deep Sea Productions

elektroniska avtryck är dock lätta att mistolka men måtten stämde och formen stämde.

Med dämpad entusiasm genomfördes en rad "överflygningar" över fyndplatsen, men för att kunna bekräfta att fyndet verkligen var DC-3:an krävdes annan utrustning. Problemet var att teamets radiostyrda undervattensfarkost, eller ROV (Remote Operated Vehicle), vid detta tillfälle var nedmonterad i sina minsta beståndsdelar för en grundlig genomgång.

Först en vecka senare, den 16 juni klockan 12.58, är "roven" i position för att kabla upp de första videobilderna.

– Det första vi såg var en stor radio som låg på botten. Då sa jag direkt "Det är den,

det är DC-3:an!". Anders Jallai sa "Ta det lugnt. Vänta.", säger Carl Douglas.

Nästa bildsekvens bekräftar att det verkligen är ett flygplan som ligger där på botten av Östersjön några kilometer nordost om Gotska sandön. Sedan upptäcker de konturerna av den karaktäristiska lastluckan. Och då "roven" registrerar antennbubblan på flygplanets tak, unik för just det saknade spaningsplanet, kunde inte längre Anders Jallai bibehålla lugnet.

– "Det är den" upprepade han samtidigt som han börjar slå mig på axeln. Då var det jag som tvivlade och sa att vi måste se den andra bubblan innan vi kan var helt säkra, säger Carl Douglas och skrattar åt minna.

Strax senare dök nationalitetsbeteckningarna upp på videomonitorn och de sista tvivlen försvann. Försvarmakten har saknat endast en DC-3:a och det var den som just hade återfunnits, 51 år och två dagar efter att senast ha hörts av.

### De anhöriga

Några dagar efter fyndet samlas anhörigruppen till den saknade besättningen. Kärnan i den grupp som sökt efter planet berättade om sitt arbete. Med sig hade de en 23 minuter lång videofilm som visade det återfunna planet.

– Det var ett oerhört känslomässigt ögonblick. En viktig drivkraft i att hitta

## Sköts ner under hemlig signalspaning 1952

Det var under ett signalspaningsuppdrag över Östersjön den 13 juni 1952 som DC-3:an anfalls och besköts av ett sovjetiskt jaktflygplan av typen MiG-15. Därefter såg den sovjetiske piloten hur DC-3:an försvann utom synhåll in moln.

Ombord fanns åtta mans besättning, varav fem tillhörde Försvarets radioanstalt, FRA. Deras öde har hittills förblivit okänt.

Flygvapnet anskaffade sina första Douglas DC-3 under 1949, och de gavs den militära beteckningen Tp 79. Under stor sekretess försågs de med hemlig signalspaningsutrustning och tillfördes flygflottiljen F 8 på Barkarby.

Utöver de två signalspaningsflygplanen har det funnits ytterligare sex Tp 79 i flygvapnet. De användes som vanliga transportflygplan fram till 1984.



Detta antas vara den DC-3 som sköts ner över Östersjön den 13 juni 1952.

Till höger ses Dagens Nyheters förstasida från dagen efter flygplanet försvann.



## Bottenminor komplicerar bärgningsarbete

Marinen inledde bärgningsarbetet av i mitten av september. När denna tidning trycks har man lyckats bärga delar från DC-3:an, bland annat båda propellrarna, sporrhjulet, en radio samt motordelar.

Arbetet kompliceras av att man funnit en mängd minor i området,

som ligger på botten. De härrör sannolikt från det första världskriget.

Hittills har 40 minor oskadliggjorts eller sprängts av personal på minröjningsfartyget HMS Skaftö. Det sker av säkerhetsskäl för att inte äventyra bärgningsarbetets huvudfas.

planet har varit just för att ge änkorna och de anhöriga svaret. Även att kunna hedra de åtta ombord och att kunna beskriva deras sista färd har varit en central motivation, säger Carl Douglas.

– För mig är det bara Wasa som är en större upptäckt. Och regalskeppet Wasa tycker jag är vår finaste nationalskatt.

### Fortsätter leta

Deep Sea Production fortsätter att utforska Östersjön. Det finns ständigt ett 20-tal projekt på gång, några mer mogna än andra. Vissa faller bort, nya kommer till.

I oktober ska DC-3:an bärgas. Nu har Försvarmakten tagit över och förberedel-

serna är redan i full gång inför lyftet som beräknas att genomföras under oktober månad.

För Carl Douglas och hans kolleger återstår arbetet med dokumentationen. Hela arbetet har video- och stillbildsfotograferats, så det finns gott om material.

Sveriges television har beställt en film om sökandet som beräknas vara färdig till jul. En bok håller på att färdigställas.

Då kommer hela historien att kunna berättas. Då kan den hypotes, av alla hundratals hypoteser som Anders Jallai utarbetat som ledde fram till fyndplatsen, att presenteras. Förhoppningsvis kommer vi ytterligare ett steg närmare sanningen om vad som skedde med besättningen. ●



Anders Jallai och Ola Oskarsson med ROV:en ombord på fartyget Triad.



Ubåtsbärgningsfartyget HMS Belos.

Foto: Försvarets bildbyrå/Håkan Nyström

## Belos lyfter

Bärgningen av DC-3:an ska genomföras med marinens ubåtsbärgningsfartyg HMS Belos. Bärgningsarbetet planeras ske i mitten av oktober, efter att ha förberetts sedan början av september.

Belos är byggt för att klara hård väderlek och ändå kunna ligga helt stilla, men vid kraftig sjögång kan man trots det inte genomföra en bärgning. En gynnsam vädersituation är därför en förutsättning för att tidsramarna ska kunna hållas.

Lyftet av DC-3:an är ett av Försvarmaktens största bärgningsprojekt hittills. HMS Belos, tillsammans med HMS Skaftö och HMS Furusund är de fartyg som kommer att genomföra det omfattande arbetet med registrering och kontroll av föremål, lyft av föremål och slutligen lyftet av flygplanet.

Ombord kommer också att finnas representanter från flygvapnets bärgningsgrupp, Nationella identifieringskommissionen samt flygteknisk expertis. Dessutom kommer det att finnas särskild bevakningspersonal.

Syrebristen på det aktuella djupet, drygt 100 meter, kan bidra till att flygplanet kan vara förhållandevis välbevarat, trots 51 år på botten. Men eftersom det råder en viss osäkerhet om flygplanets hållfasthet är det exakta tillvägagångssättet för lyftet inte klart vid denna tidnings pressläggning, men själva lyftet beräknas ta en till två dagar.

Efter bärgningen ska DC-3:an föras till en torrdocka i Musköberget, där den tekniska undersökningen kommer att äga rum.