

### **Svar på frågor ang väder i samband med DC-3:ans nedskjutning 1952-06-13**

Nedanstående är svar på frågor enligt Christer Lokinds meddelande dat 2004-10-28. Förutom uppgifter i Lokinds meddelande har jag haft tillgång till Tjfv CV meddelande Nr 735:2 dat 1952-06-27 ang väder Gotska Sandön vid haveritillfället (CV = chefen för Väderavd inom Flygstaben), några väderkartor från Deutscher Wetterdienst samt väderobservationer från norra Östersjön. Eftersom jag exempelvis inte haft tillgång till prognoskartor eller FLAR-kartor som gjordes den aktuella tiden så finns det osäkerheter i svaren.

**1. Fanns avgörande förändringar i vädret under kvällen den 12 juni som bedöms ha kunnat motivera en senarelagd start från kl 0700 till 0905 den 13 juni?**

**Svar:** Osäkert. Det är inte omöjligt att man under kvällen den 12 juni befarade att det frontsystem som skulle passera aktuellt område under den 13 juni inte rörde sig tillräckligt fort åt sydost. Det kunde alltså vara lämpligt att vänta med starten för att få bättre flygväder i aktuellt område. Men detta är endast spekulationer.

**2. Finns FLAR-meddelandet från den 12 juni kl 0900 (cirka) bevarat? Om inte – vad kan innehållet ha varit? FLAR-meddelandet föranledde navigatören att begära att F 2 radiofyrfyr skulle startas.**

**Svar:** FLAR (Flygvarningsområde) utfärdades den 13 juni kl 0825 för området ost linjen Björneborg-Mariehamn-Västervik-Danzig d v s det inkluderade även haveriområdet. Det är okänt vad som stod där, men det bör ha innehållit att det fanns risk för enstaka dimbankar eller lokalt 8-10/10 stratus med molnbas 50-200 m och sikt 5 km.

**3. Är det från vädersynpunkt rimligt att anta att den sovjetiske piloten efter beskjutningen på 4 500 m följde efter DC-3:an till lägsta höjd?**

**Svar:** Nej, det är inte troligt. Möjligen kunde han ha följt DC-3:an genom det högsta molnlagret (molnbas 2000-3000 m/översida 4000-5000 m) men det är högst osannolikt att han kunde följa DC-3:an genom det undre molnlagret som hade översida 1000-1500 m. Dels är sikten i moln mycket begränsad och dels ville nog piloten inte ta risken att gå ner till detta molns undersida på höjder ner till 300 m. Väderbeskrivningen enligt Tjfv CV dat 1952-06-27 är väl det närmaste vi kan komma sanningen. De uppgifter som kommit från den sovjetiske piloten styrker dessa uppgifter.

**4. Hur var sjöhävningen vid tidpunkten för nedslaget kl 1125?**

**Svar:** 0.0 – 0.1 m (sjöhävning = 1). Detta grundar sig på Gotska Sandöns observationer, fartygsobservationer och studier av vädersituationen. Gotska Sandön hade alltså sjöhävning = 1, ej = 0 som det stod i meddelandet dat 2004-10-28.

**5. Förutsättningar för flygspaning?**

**Svar:** Bakom (väster om) det frontsystem som passerade åt sydost skedde en allmän upplärning av högre moln i det aktuella området. Däremot ökade förekomsten av dimområden och områden med låga stratusmoln i området. Som bekant har solens strålning ej stor inverkan på upplösning av låga moln och dimma som är **till havs** trots att man var nära midsommartid.

Förutsättningarna för flygspaning försämrades alltså under eftermiddagen den 13 juni. Visserligen bör det ha varit det fullt flygbart ovanför de låga molnen (stratus) och dimman med bedömt total översida på 150 – 300 m men möjligheterna att se föremål på havsytan begränsades allt mer under eftermiddagen.

**6. Förutsättningar för fartygsspaning?**

**Svar:** Som nämnts under fråga 5 så blev det en ökad bildning av låga moln och dimma i aktuellt område. Samtidigt skedde också en försämring av sikten. Detta innebar att förutsättningarna för fartygsspaning också försämrades. Dessa dåliga spaningsförhållanden fortsatte t o m morgonen den 15 juni