

Samtal med Ove Huzell den 29 november 2005

(Huzell fick kommentera utkast till rapport Förhistoria och händelseförlopp)

På DC-3:an fanns förberett för fyra antenner under vingen. Normalt användes aldrig fler än två och det var de som var framåtriktade. Huzell kunde inte säga om det var de yttre eller de inre antennparen som användes. Det ska gå att avgöra genom att studera antennkablarna i de fyra rören bakom navigatören.

Någon radarövervakning fanns inte.

I februari 1952 flyttade Olin routen tio kilometer längre västerut. Avsikten var att skapa större utrymme för taggar i östlig riktning utan att överträda mittlinjen. Enligt Huzell var det således inte av säkerhetsskäl som routen flyttades.

Huzell bekräftade att det var radiofyren på Åland som användes. I höjd med Gotland användes radiofyren på Gotska Sandön

Huzell ansåg att DC-3:an hade en lastdörr som var delad i en främre och en bakre lastdörrshalva. Dörren i den främre halvan kallade han passagerardörr I passagerardörren satt en nöddörr. I 79001 öppnades den med två handtag för att sedan dras in i kabinen. Dörren kunde vid behov sättas tillbaka. I 79002 öppnades dörren med ett handtag varefter dörren sparkades ut i luften.

Färdplan och rapportering diskuterades. Bladh presenterade färdplanen för CEFYL som la ut routen på en karta. Tillsammans bestämde de och la ut rapportpunkter med ungefär 20 minuters mellanrum. Ibland kunde mellanrummer vara 18, ibland 22 minuter. På varje rapportpunkt antecknades en bokstav.

Enligt Huzell skedde lägesrapporteringen på kortvåg och på telegrafi. Navigatören sände exempelvis ett "M" varefter F 2 radiostation svarade med ett kort morsetecken (ett kort "pip"). Syftet med de kort meddelandena vara att främmande signalspaning inte skulle hinna pejla. För rapportering användes en av F 2:s krigsfrekvenser på 3.150 kHz.

DC-3:an begärde kort efter starten från Bromma att F 2:s radiofyr skulle startas. Då hade man nyss tagit emot en flar, en flygvarning om dåligt väder. Huzell menade att det var det dåliga vädret som låg till grund för att få radiofyren startad. Om företaget skulle behöva avbrytas så fanns fyren för att säkra återflygningen.

Vid alla företag eftersträvades att landa på utsatt tid enligt färdplan. Det hände att man genade på hemvägen för att hinna.

I början av juni skulle egentligen 79001 ha tagits ur tjänst för översyn. Enligt Huzell hade FRA agerat för att senarelägga översynen för att kunna genomföra ett antal signalspaningsflygningar riktade mot marinövningen.