

B 3-haveriet i Puostijärvi 1943

Foto Gunnar Hammar



Den 3 februari 1943 havererade Flygvapnets bombplan B 3 nummer 33, en Junkers Ju 86, i sjön Puostijärvi väster om Övertorneå vid finska gränsen. Sex personer omkom, vilket gjorde olyckan till en av de värsta i svenskt militärflyg. Händelsen har gett näring åt spekulationer och artikelförfattaren framför här sin teori.

Bakkroppen till B 3 nr 33 på isen sjön Puostijärvi väster om Övertorneå i februari 1943.

Av Anders Jonsson

Bakgrunden till flygningen var följande. 3.divisionen på F 1 i Västerås, med sex Junkers Ju 86 (i svenska flygvapnet kallad B 3) och Gösta Odqvist som divisionschef, var ombaserad till Boden. Divisionen fick order att över Kiruna göra en fingerad bombövning, vilken gick ut på att slå ut järnvägsstationen. Den taktiska uppgiften var att "anfallet" skulle ske från 4 000 meters höjd. Övningen förutsatte att Kiruna järnvägsstation hade intagits av tyska trupper. Även Gällivare, Vittangi och Jokkmokk hade i denna övning intagits av tysk trupp. Målet var tänkta tyska luftvärnsförsvarende förband. Detta speglade Sveriges oro för en tysk invasion. Skulle en sådan invasion kunna komma från både väster och öster? Säkert en mycket svår fråga i läget då slaget om Stalingrad förlorats av Tyskland. Osäkerheten om Tysklands agerande var stor.

Den 3 februari 1943 skulle förflyttning av 3.divisionen F 1 från Boden till Kiruna utföras som övningsflygning Boden-Unbyn-Kallax (Luleå)-Kallax-Haparanda-Korpilombolo-Kiruna, med enskild navigering. Fem minuters separation planerades med mellan flygplanen. Anfallstider i Kiruna fanns angivna vid ordergivningen. Det är särskilt viktigt vid kolonnflygning i dåligt väder inneha rätt separation mellan flygplanen i förbandet.

Övningsbomber skulle fällas mot skarpt skjutmål söder om Kiruna. Flygplan 1, 3, och 6 skulle resultatfotografera insatsen. Samtliga B 3:or i övningen var vitmålande som vintermaskering.

Vädret i området var dåligt för lågflygning i Tornedalen, molnen låga och tidvis marknära. Det rädde dimma med en temperatur runt noll. Några av flygplanen kunde därför inte flyga upp längs Tornedalen under moln med marksikt, utan avbröt och steg genom moln mot Kiruna-Gällivare-området via Korpilombolo där vädret var betydligt bättre.

B 3 nummer 33

Junkers Ju 86, B 3, var den tidens största militära flygplanstyp i Sverige. 18 meter långt, spännvidd 22,7 meter. Planet kunde bära ett ton bomber av olika slag, beväpningen utgjordes av tre kulsprutor. B 3 nyttjades även för strategisk spaning och hade viss fotokapacitet. Normalt hade B 3 fyra mans besättning, men den 3 februari 1943 fanns det ytterligare två personer ombord på flygplan 33. Besättningen på detta flygplan var:

Uno Ström, 22, pilot, värnpliktig furir från Gällared i Halland.

Stig Sjögren, 25, flygsignalist ("specialtjänst" enligt stamkort), fänrik från Gällivare.

Håkan Gabrielsson, 24, mekaniker, furir från Ulvshyttan i Dalarna.

John Lindahl, 24, skytt, värnpliktig korpral från Västerås.

Holger Westholm, 22, mekaniker/skytt, värnpliktig korpral från Falköping.

Åke Knutsson, 21, skrivbiträde, värnpliktig från Nyhammar i Dalarna.

Uno Ström lät sin B 3 lämna från marken i Boden klockan 10:10, fem minuter efter divisionschefens Gösta Odqvist, i B 3 nummer 31. B 3:orna startade sedan med fem minuters intervall från Boden, förutom det sjätte flygplanet, nr 37, som lyfte först 12.45. B 3 nr 37 försenades sedan med 20–30 minuter då det fick gå ner på Kallax för en mindre teknisk åtgärd, oklart vilken.

Flygningen med Odqvists nr 31 fortsatte som planerat fram till Kalix. Därefter tvingades planet stiga till 400 meter under c:a fem minuter för att väster om Haparanda åter få marksikt och då sjunka ner under moln. Med marksikt svängde planet väster om Haparanda norrut mot Övertorneå. Vädret var enligt rapport molnbas 75 till 125 meter och tidvis dimma.

Flygplan 33:s enda kontakt med divisionschefens plan var meddelanden från signalisten på flygplan 33, mottagna av Arne Holm, signalist på flygplan 31:

"kl 10:45 sändes från flygplan 33: Flygplan 31 från flygplan 33, har ni något för mig? Kom."

Därefter anropade flygplan 31 flygplan 33 upprepade gånger, utan att få något svar.

Haveriet

Klockan 12.00 havererade B 3 nummer 33 i Puostijärvi. Livet släcks för den sex man stora besättningen. Flygplanet har i brant vinkel gjort ett kraftigt nedslag i isen c:a 150 meter från land. Nr 33 hade flugit på en kurs av c:a 300 grader från söder Övertorneå och, enligt vittnen, passerat en markerad höjd som sluttar brant drygt 100 meter ner mot sjön.

Under artikelförfattarens sökande efter iakttagelser fick jag kontakt med Ture Torikka i Luleå. Hans far såg denna dag strax före klockan 12, ett tvåmotorigt flygplan passera söder om Övertorneå på västlig kurs på låg höjd under moln. Han såg också att det kom mörk rök efter flygplanet. Han fick senare höra att flygplanet störtat i Puostijärvi. Ture Torikka skrev:

”Jag försökte göra några kartbilder som utvisar Luppjo skolgårds placering vid flygkraschen 1943-02-03 i förhållande till själva haveriplatsen i mellersta delen av Pusotijärvi, drygt en mil avlång sjö. Det är fullt tänkbart att flygplanets passerande över Niemis-Luppjo by – så som farsan såg det i realtid från skolgården – att det kan ha varit lite norr om skolgården. Har för mig att han upplevde det brinnande och rykande flygplanets passerande över byn skedde ganska nära själva skolgården; nästan rakt ovanför skolan.”

Haveriplatsen kan jag utifrån kartorna uppleva vara svåråtkomlig med fordon p g a naturen. Men tittar man noga på moderna kartor så går det någon sorts väg på östra stranden av Puostijärvi vilken passerar nära nedslagsplatsen i vattnet. Denna väg har sitt begynnande från genomfartsvägen nr 799 norr om berget Viitavaara. Det måste rimligen vara denna väg som dykarna tidigare har färdats på då de lokaliserade flygplansvraket.”

Artikelförfattaren har länge undrat: Varför beordrades förbandet att flyga i så dåligt väder och dessutom, enligt utredningens skiss, så nära Finlands gräns? Ett Finland som då var i krig och allierat med Tyskland.

Eftersom huvudövningsmålet var att anfalla Kiruna järnvägsstation och sedan fälla övningsbomber, hade det varit naturligare att vid Kalix, i bättre väder, svänga norrut mot Korpilombolo för att sedan stiga till 4 000 meter mot Kiruna där vädret var klart och kallt.

Återfunna delar

Haveriplatsen på den isbelagda sjön Puostijärvi låg knappt 15 kilometer



Junkers Ju 86K, i Sverige kallat B 3, var ett på sin tid relativt enormt flygplan. Redan 1943 var typen dock omodernt och i Tyskland nyttjades det endast som övningsflygplan. På fotot nedan syns närmast i bild B 3 nr 33, då med serienummer 144 och märkt 1-14, vitmålat och baserad i Kiruna vintern 1939–40.



Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv

väster om Övertorneå och därmed finska gränsen. Av haveriutredningen kan man dra slutsatsen att flygplanet före haveriet kan ha flugit i finskt luftrum, kanske så länge som 46 till 75 minuter. Orsaken till detta är höljt i dunkel.

Författaren Lars Gyllenhaal utkom våren 2024 med sin bok ”Okända Krigsspår”. I den har han skrivit besättningens biografier och intervjuat anhöriga till dem. Lars kontaktade mig med anledning av hans intresse för detta haveri. Vid dykningar på haveriplatsen hade vänster vingklaff och ett huvudlandställdäck med slang återfunnits. Resten av flygplanet ligger ännu i dyn på sjöns botten. Efter utlåtande från flygtekniker vid F 21:s flygunderhållskompani, som undersökt vingklaffen och konstaterat att den utsatts för brand, så ville Lars att jag mer ingående skulle titta på de bärgade delarna. Dessa föremål har efter undersökning placerats i Flygmuseet F 21:s tälthangar.

Vid min undersökning kunde jag se att vingklaffen utsatts för brand. Den hade suttit mellan kroppen och vänster skevroder, bakom vänster motor. På ett foto syns en vitmålad fena med klart mörkt parti i framkanten. Det kan tolkas som att den varit utsatt för rök, värme och brand vilket naturligtvis måste analyseras.

Jag upplyste Lars Gyllenhaal om mina tankar kring fenen, vingklaffen och däckets samt de brända ytorna. Lars ville att jag skulle undersöka vidare och se om det gick att få mer klarhet i vad som kunde ha hänt det flygplanet. Varför havererade planet just i sjön Puostijärvi?

Haverirapporten

Lars Gyllenhaal har gett mig tillgång till haveriutredningen med bilagor och foton. I dokumentationen finns en bild på plåtföremål som hittats dels vid berget intill sjön, dels i fisknät. Jag läste in mig på. Efter studier av utredning, bilder,



B 3 nr 33, här med serienummer 14, märkt 1-14, med vit kamouflagemålning baserad i Kiruna vintern 1939-40.

kartor och skisser från haveriet började mina tankar kring händelsen att ta form.

Utredningen är i vissa avseenden mycket bra medan andra delar, som teknisk utredningen av flygplan och haveriplats, i vissa avseenden är ofullständig. Väderförhållanden och haveriplatsens otillgänglighet har säkert påverkat. Det var säkert viktigare att transportera hem de omkomna än att mer ingående undersöka och bärga flygplansvraket.

I haverirapporten redovisas ordergivningen före flygning. Där påtalar divisionschefen Gösta Odqvist svårigheterna med flygning i rådande väder och agerande vid avbruten planerad lågflygning. Även närheten till finska gränsen påtalas och förfarandet att stiga på västlig kurs och därmed undvika gränskränkning.

Inget nämns om rapporteringspunkter, vilket borde funnits med i order-

givningen, då det var fem minuters separation, motsvarande 25 kilometers i separation mellan flygplanen.

Vid förhör med besättningarna i divisionens övriga flygplan efter haveriet, framgår av deras tolkning av ordergivningen, att gränsen till Finland inte fick överskridas samt att västlig kurs skulle intas vid stigning genom moln.

- Meteorologiska fakta Meteorolog Brohäll underströk att flygplan i händelse av dåligt väder i riktning mot Tornedalen, borde gå mot Gällivaretrakten. Avskrift ur haverirapport bilaga 7:

”Flygprognos till kl. 13.00 den 3/2 område 01 – 04 + 22. Övervägande mullet eller nästa mullet på 500 – 1000 meter. Smärre områden med klart till nästa klart. Särskilt längs kusten dis eller dimma och i samband därmed marknära moln. Isbildning i moln. Längs kusten osäkert för tidvis snö”.

En av Flygvapnets B 3 i vit kamouflagemålning.



Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv

- Signalistens kompetens Divisionschefen Gösta Odqvist hade undersökt om flygsignalist Stig Sjögren var i stånd att sköta signaltjänsten, vilket Sjögren sade sig vara, även om hans erfarenhet var begränsad. Odqvist förhörde sig även om trafiken i luften och pejlläggningen:

”Fk Sjökvist har svarat att det skulle gå bra, men att han inte var lika rutinerad som en ordinarie f-sig. Kn Odqvist har frågat Sjögren om denne kunde pejla. Sjögren hade svarat, att han pejlat ner en kapten (Divch?) i dåligt väder”.

- Flygplanets kondition Flygplanet B 3 nummer 33 får i utredningen anses som väl luftvärdigt. Höger motor hade visserligen anmärkningar på högre bränsleförbrukning än vänster. Den behövde också köras hårdare för att inte tändstiften skulle olja igen, vilket dock inte ansågs behöva åtgärdas. Regelbunden översyn enligt gällande regelverk hade genomförts både på flygplan och motorer.

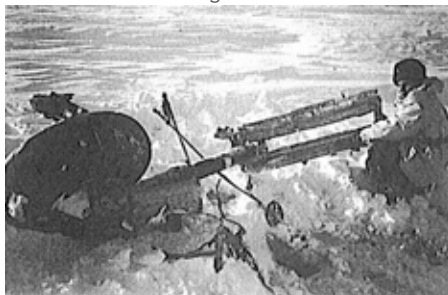
- Vad avsåg frågan från fpl 33 till 31? Vad signalist Stig Sjögren i flygplan 33 i sitt anrop till nr 31 förväntat sig för svar på sin fråga framgår inte av utredningen. Min syn på frågan är att det inte är någon direkt flygterminologi som formulerats i meddelandet, utan en fråga som måste avse annat än exempelvis vädret eller flygplan 31:s läge så att separation om fem minuter kunde upprätthållas. Eller om divisionschefen avsåg lämna information av vikt för nr 33:s fortsatta flygning.

- Planerad flygning efter Haparanda I rapporten om den senare delen av planets rutt står det: ”Flygplan nr 33 färdväg kan följas till Övertorneå” och denna ort passerades ”[...] med all sannolikhet kl 11:14”.

Klockan 10.45 låg flygplan 31 strax söder om Karungi. Det betyder att med fem minuters separation låg nr 33 strax väster om Haparanda, för att inom kort svänga norrut längs gränsen. Det tog teoretiskt c:a 18-20 minuter för nr 33 att sedan flyga från Haparanda till Övertorneå, som skulle passerats redan c:a 11.04. Här finns en tio minuters diskrepans i utredningen: Luftbevakningens rapport påstår att nr 33 bedömdes passera kl 11.14.

Luftbevakning vid finska gränsen

På finska sidan, i Aavasaksa vid Övertorneå, finns ett högt torn som under kriget nyttjades för luftbevakning. Kan finska luftbevakningen i Övertorneå ha sett något? Eller har luftbevakarna i



Ovan:
Detalj av det havererade B 3-flygplanet nr 33:s huvudlandställ.

Till höger:
Haveriplatsen i nedslagsriktningen i sjön Puostijärvi. Flygplanets stabilisator och fenor sticker upp ur den isbelagda sjön.



det dåliga vädret inte kunnat se de vitmålade flygplanen – men väl hört ett flygplan? B 3 är ett tyskbyggt flygplan villkens nationalitet kan förväxlas, dessutom kan antas att tysk militär befunnits i området på finska sidan.

Den första B 3:an, divisionschefens nr 31, bör ha passerat Övertorneå klockan 11.00, baserat på utredningens karta, med färdvägar och tider enligt haveriutredningens bilaga 12. Utredaren har vid förhör med besättningarna ritat en karta över övriga fem flygplans flygvägar från Kalix – till färdvägarna väster och nordväst om Övertorneå. Där blev vädret för dåligt för att flyga under moln, tills man tvingades stiga mot Korpilombolo.

Även B 3 nr 43, som startade i Boden 12.45, finns med på kartan. Nummer 33:s färdväg finns dock inte inritad.

En runda in i Finland?

Haveriutredarens karta visar att divisionschefens flygplan nr 31, passerar tvärs Övertorneå redan 11.00. Då bör nummer 33 passera fem minuter senare. Det stämmer sämre med Luftbevakningens tid, 11.14, men bättre men min beräkning. Med tanke på att flygplanen var vitmålade samt det dåliga väder- och siktläget måste det ha varit svårt för luftbevakningen att avgöra vilken individ som passerade. Motorljud och tid var däremot lättare att notera.

Enligt rapporten framgår att två B 3 (nr 36 och 39) har rundat Övertorneå på den finska sidan av Torne älv. Flygningarna från Haparanda mot Övertorneå har dessutom skett nära gränsen mot Finland. På finska sidan, vid Övertorneå, finns dock inga rapporter om B 3-passager. Det kan synas märkligt då två B 3:or som enligt skissen passerat in i Finland och flugit nära det stora finska

luftbevakningstornet vid Aavasaksa. Frågan är: Passerade B 3 nr 33 Övertorneå klockan 11.14 som utredningen anger? Eller hände det något redan nere vid Haparanda?

Finsk-tysk luftbevakning

De finska och tyska myndigheterna har båda rapporterat att en svensk Junkers Ju 86 klockan 11.30, från nordväst mot sydväst passerat Kolari, från Finland och in i Sverige.

Finska Kolari är beläget vid Torne älv elva mil norr om Övertorneå. I teorin skulle sträckan kunna flygas av en B 3 väl inom 30 minuter. Utredaren har en uppfattning om de finsk-tyska rapporterna, avskrift:

”Det enda flygplan som skulle kunna hava avsetts med dessa rapporter, är flygplan nr 33. Det är emellertid omöjligt, att detta flygplan som med all sannolikhet passerat Övertorneå kl 11.14, på den korta tiden av 16 minuter kunnat flyga denna sträcka, varför ett misstag från finsk-tysk sida får anses föreligga”.

Min egen beräkning hävdar att B 3 nr 33, om det passerat Övertorneå eller i höjd med Övertorneå redan kl. 11.04, fem minuter efter divisionschefens B 3 nr 31 (då stigande på nordvästlig kurs mot Korpilombolo), kan ha hunnit med att på 24 minuter nå Kolari.

Dagens Nyheter rapporterar den 5 februari 1943, samma dag som vraket av B 3 nr 33 hittas, om en finsk rapport från Kemis luftbevakningsmyndigheter: ”[...] om att några personer i svenska Övertorneå hört motorbuller från ett flygplan som flugit österut. På grund av mycket tjock dimma kunde man dock icke iaktta planet. En timme senare fick Kemi ännu ett meddelande om att planet över Torneälven flugit tillbaka till den svenska sidan”. Det ger inget tydligt besked om hur länge flygplan 33 kan ha uppehållit sig i Finland, dock indikerar det att flygplanet gjort mer än en kort sväng in över Finland, vilket nämns senare i utredningen.

Några egna bedömningar

Hur var det med viljan att flyga nära gränsen till Finland, eller till och med överskrida densamma? Min bedömning att någon större marginal till gränsen mot Finland i rådande väder inte fanns. Man kan inte dra annan slutsats än att överträdelser var mer förekommande än som tidigare sagts.

Varför saknas finska och tyska rapporter från luftbevakningen om B 3-förbandets flygning nära gränsen Haparanda mot Övertorneå? Bara från Kolari 11.30, där utredaren menar att både tyska och finska observatörer sett

Vänster vingklaff och ett huvudlandställsdäck med slang återfanns vid dykningar. Delarna förvaras i Flygmuseet F 21:s tälthangar.



fel. Vem meddelade, enligt DN-artikeln, Kemi att flygplanet flugit tillbaka till Sverige?

Varför planerade divisionschefen att B 3 vid ombaseringen att i så dåligt väder flyga intill gränsen till Finland längs Tornedalen? Hade det inte varit säkrare att i bättre väder flyga längs Kalixlinjen mot Korpilombolo, för att sedan "anfälla" Kiruna järnvägsstation?

Kan både finska och tyska myndigheter haft fel gällande en svensk Junkers Ju 86 som passerade Kolari kl. 11.30? De finska och tyska rapporterna inte kan avfärdas så enkelt som utredaren gjort.

B 3 nr 43, med start Boden 12.45, hade avvikande färdväg mot övriga i förbandet vid passage av Övertorneå. Vädet var då bättre. Sökte man redan då efter försvunna nr 33? Efter 12-tiden måste förbandet ha börjat sakna nr 33, som då inte deltagit i "anfallet" mot Kiruna. Divisionschefen hade inte haft radiokontakt med det saknade flygplanet på 75 minuter, efter 33:s anrop vid Haparanda. Inget nämns i utredningen om när nr 33 först sänkades. Kan det varit så att nr 33 haft ett annat, icke känt, uppdrag i Finland? Och därför flugit radiotyst.

Vad hände med flygplan 33 efter Haparanda, där radiokontakten upphört? Flög besättningen norrut efter Haparanda eller fortsatte man österut in i Finland och korsade Torneo älv? Vart flög planet under timmen före haveriet i Puostijärvi?

Att flyga B 3

Bo "Biggles" Hagman i Uppsala är väl influerad på B 3, Junkers Ju 86, med många timmar på typen. Han flög även den sista B 3 till blivande Flygvapenmuseums samlingar på Malmen 1958. Det framkommer under vårt samtal att "den gamla damen" var trevlig att flyga med fina egenskaper om man flög henne som man ska. Flygning på en motor det var dock mindre trevligt. Marginalerna på en motor med full effekt var små. Propellern var inte flöjlingsbar, med en motor kunde man dock på låg höjd bibehålla flyghöjden om man inte var för tungt lastad. Men att stiga genom moln på en motor var det inte mycket med, berättar Bo Hagman.

Då ställer sig frågan: Kan besättningen på nr 33 ha fått motorproblem? Och i det dåliga vädet under moln, inte kunnat stiga hinderfritt? Flygförare Ström hade då tvingats att flyga vidare under moln med kraftigt reducerade prestanda för att söka bättre väder.

Bo Hagman berättar vad som kan hända med en B 3 vid flygning på en motor med full effekt i för låg fart. Planet viker sig då över den vinge vars motor står still och går in i en långsam rollrörelse. Man ska aldrig svänga mot den stoppade motorn. Marginella rörelser med flygplanet och att hela tiden hålla farten uppe. Man måste med sidorodren kunna kompensera för hela motormomentet. Svag sväng med liten bankning görs då mot den på fullgas gående motorn, något som är extra viktigt.

Fototrustning och observation

B 3-förbandet medförde handkameror för fotografering av målplatsen i Kiruna. Även andra intressanta mål kunde avbildas. Fotografering gjordes ifrån bukskyttens plats, men möjligen även från flygplanets nos. Vilken fotoutrustning som kan ha medföljt nr 33 redovisas inte i utredningen. Fotografering av målplatsen utfördes av flygplanen 1, 3 och 5 i kolonnen. Ögonspaning i alla riktningar var även det en observationsmetod, särskilt med sex man ombord. B 3 användes vid den här tiden i Försvarmaktens strategiska spaning, om än med föråldrad materiel.

Omvärldsläget 1943

Den 3 februari var dagen efter Tysklands förlust i slaget om Stalingrad. Självklart fanns i Sverige ett behov av underrättelser. Kan B 3 nr 33 ha haft ett uppdrag, annat än det officiellt planerade, som på intet sätt fick röjas?

Lars Gyllenhaal skriver i sin bok att det fanns tyska planer på att invadera Sverige. Övningen med B 3-planen hade som framgång tidigare, flygvapnets högsta ledningsstabs formulering: "Tyskarna ha med motoriserade krafter från Narvik överskridit gränsen och trängt fram till Jokkmokk, Gällivare och Vittangi."

Ett tyskt markangrepp på Norrbotten från Narvik skulle, på grund av bristen på vägar, innebära stora behov av järnvägstransporter. Flygvapnet ansåg det därför viktigt att öva angrepp mot järnvägsstationer. Om flygvapnet förstört järnvägsinfrastruktur och tyska fordon hade tyskarna fått betydande problem vilket kunnat försvåra tyska planer på en vidare offensiv i Sverige.

Teorier

Vad hände alltså B 3 nr 33. Vart flög planet tiden före haveriet? En teori gör gällande att tyskarna besköt planet efter att det flugit över Finland och sedan

återvänt till Sverige där det störtat brinnande.

Om flygning skett över Finland är frågan hur länge, hur långt och vilken väg? Vad som timat under "tidsluckan" är inte klarlagt. Men med en fart på 300 km/t kan man flyga en sträcka av mellan 230 och 370 kilometer.

Vid flygning i dåligt väder är det av högsta vikt att navigera med hög precision och stor uppmärksamhet på terrängen, höjdvariationer, flyghinder samt ha så hög fart att man vid avbrytande av lågflygning snabbt kan stiga till hinderfri höjd då flygplanet belastas maximalt. Ett förfarande besättningen sannolikt varit väl medveten om.

Om flygning skett i Finland, måste detta ha planerats mycket omsorgsfullt, utan insyn från divisionens övriga besättningar. Vädet en sådan här dag var nog idealiskt för en långsam vitmålad B 3, att smyga fram utan risk för tysk jakt, korta skjut- och upptäcktsavstånd för luftvärnet och luftbevakning.

Godtar man ovan nämnda rapporter från finska och tyska myndigheter, att en "svensk Junkers Ju 86" observerats 11.30 vid Kolari kan följande teori läggas fram: Flygtid Övertorneå-Kolari, fågelvägen 105 km, är 21 minuter i 300 km/t. Tidsangivelsen 11.30 gör att det är 16 minuter efter passage Övertorneå (11.14) som observationen av en Ju 86 gjorts över Kolari. På 16 minuter kan en B 3 flyga c:a 80 km, differens 25 km, i tid c:a fem minuter.

Men har nr 33 passerat Övertorneå redan 11.04, separerad fem minuter efter B 3 nr 31, så är tidsluckan 26 minuter. Då är de finska och tyska observationerna rimliga. Flygtiden från Övertorneå till haveriplatsen är två à fyra minuter. Planet kan ha observerats i Kolari 11.30 för att sedan haverera i Puostijärvi klockan 12.

Äter frågor man sig varför nr 33 i så fall flög från Kolari ända ner till Övertorneå? När man i bättre väder kunnat stiga genom moln på västlig kurs via Korpilombolo direkt mot Kiruna. Det skulle kunna vara så att nr 33 inte haft möjlighet att stiga västerut, särskilt om flygplanet haft tekniskt fel som påverkat flygegenskaperna. Varför haveriutredaren skriver att finska och tyska luftbevakningen sett fel är en gåta.

Utredningens möjliga scenario

Hur flygföraren Ström framfört B 3 efter klockan 10.45 är i detalj inte känt. Men med tanke på väder- och siktförhållandena så har han sannolikt följt

lågterrängen. Efter passage av Torne älv minuter före kl. 12 mot det höga bergspartiet, med mindre än en kilometer till sjökanten, har föraren följt höjdbrynan ner mot sjön med vit is och snö. Han har då troligen lagt B 3:an i en högersväng för att följa sjön Puostijärvi norrut. Föraren har då riktat blicken mot den nya färdvägen, kurs c:a 340 graders. Därmed är uppmärksamheten kanske inte riktad mot Puostijärvis västra strand. Den är också svårare att se då sargkanten på flygplanet skymmer när Ström bankar höger, vilket flygplanet bör ha gjort och sjunkit längs berget då det flög norrut mot sjön.

När föraren upptäckte den höga sjunkhastigheten och dykvinkeln mot isen, var det naturligt att skeva upp och samtidigt ta upp flygplanet med hög belastning för att undvika kollision med sjöisen, något som misslyckats. Flygplanet sönderdelades vid nedslaget varvid hela besättningen omkom. Landställen var infällda varför en nödlandning nog inte var tänkt.

Brister i utredningen

Flera brister kan noteras i haveriutredningen. Motorerna har analyserats bristfälligt. Det är av intresse att se propellerbladens skador och läge vid haveriet. Har motorerna gått med effekt? B 3:s propellrar kunde inte flöjlas, men bladens böjning och stigningsvinkel har inte redovisats. Med en stoppad motor bör bladen ha en stor inverkan på luftmotståndet jämfört med en avstängd motor med flöjlad propeller. Andra defekter som inneburit att motor stoppats eller gått med låg effekt hade varit värdefull information. Det har inte undersökts om tändstift varit igenoljade.

Kabinen var helt söndertrasad varför ledtrådar avseende reglagens läge eller utslag på flyginstrumenten saknades. På bilder kan man ana reglageboxen för landställ och klaff. Inte heller besättnings skador är redovisade.

Brand i flygplanet

Om flygplanet brunnit i luften eller på isen efter nedslaget är högst intressant att få klarhet i. Ifall någon motor brunnit i luften är inte klarlagt men utredningen nämner brand i vraket. Foton av stjärtpartiet visar avvikelser. På en bild syns att den vänstra stabilisatorns undersida var klart mörkare än den högra. En annan bild visar att vänster fenas framkant var mörkare. Den kan dock ha missfärgats av vatten och is. En ny bild av haveriet börjar målas upp.

Kartan beskriver i stort färdvägen för F 1:s 3.division från Boden till Kiruna den 3 februari 1943.

En trolig händelseutveckling?

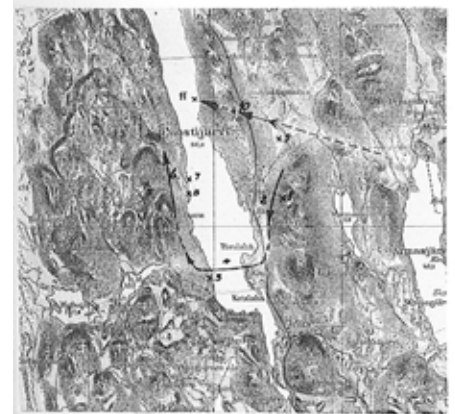
Vittnet Ingvar Torikka har söder om Övertorneå sett ett flygplan på västlig kurs med rök efter sig. Vittnen vid berget, Bror Gard och Helge Mukko, har sett flygplanet passera över bergskammen vid sjön och kan verifiera tiden till klockan 12. Iakttagelse om rök kan innebära att planet brann i luften. Vittnena hörde även smällen av nedslaget, dock utan att reagerade då de trodde att ljudet härrörde från en militärovning.

Vid flygning i för låg fart på en motor med full effekt, kommer flygplanet ovillkorligen att med gående motors moment gira mot stoppad motor och vika sig över denna vinge. Den vingen tappar då lyftkraft före vingen med gående motor. Foton från haveriplatsen visar att vingarna ligger på "fel" sida visavi flygriktningen. Vänster vinge på höger sida och höger vinge till vänster. Detta tyder jag som att flygplanet har slagit ned på sjöns is i inverterat läge, alltså uppochner. Hur har planet hamnat i sådant läge?

Ponera att vänster motor av okänd anledning stoppats. Jag gör det antagandet då vänster vingklaff bär spår av brand, bekräftat av vittnesuppgifter. Då

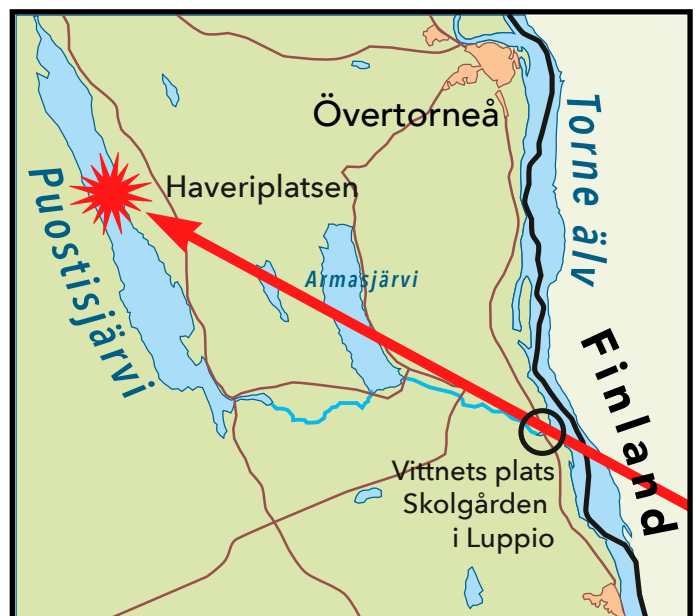


Ena över haveriutredningens placering och iakttagelser.

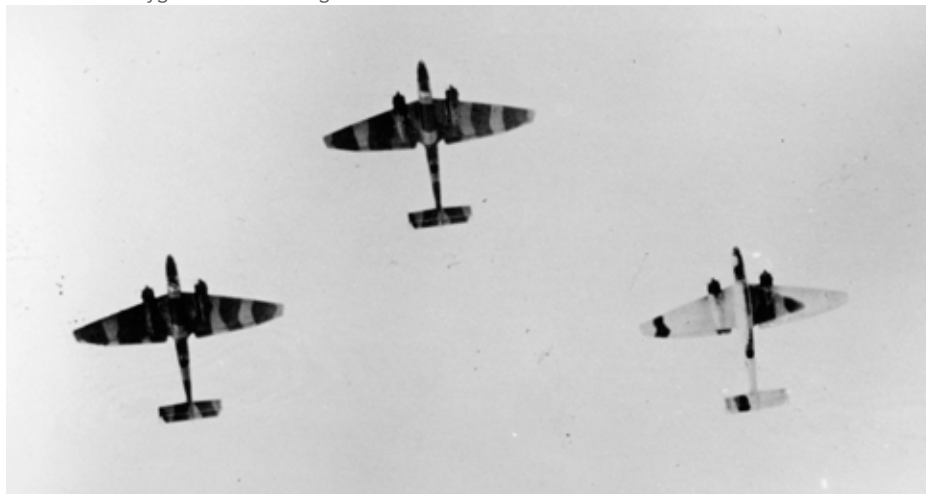


- 1) Den punkt där Allan Martti befann sig ockr. kl 1130.
- 2) Fpl plats och riktning då Martti iakttag detsamma.
- 3) Den punkt där kronoljägare Håkelund befann sig ockr. kl 1130.
- 4) Fpl plats och riktning då Håkelund iakttag detsamma.
- 5) Den punkt där Åke Lind befann sig ockr. kl 1130.
- 6) Fpl plats och riktning då Lind iakttag detsamma.
- 7) Den punkt, varifrån Lind 20 min. senare iakttag eld och rök på is norrut.
- 8) Timmerkojan, i vilken Lind och hans arbetshundar bodde.
- 9) Den punkt, från vilken Bror Gard och Helge Mukko ockr. kl 1200 iakttag fpl.
- 10) Fpl plats och riktning då Gard och Mukko iakttag detsamma.
- 11) Haveriplatsen.

Dokument i haveriutredningen



Schematisk skiss över B 3 nr 33:s färd mot haveriplatsen i sjön Puostijärvi. Ett vittnes plats på skolgården i Luppjo är markerad.



Tre B 3 flyger i formation, varav en med vit kamouflagemålning.

uppstår ett synnerligen besvärligt läge i rådande väder. Piloten kan inte stiga hinderfritt på en motor, dessutom begränsas flygplanets möjligheter till manövrering. Är positionen därtill över finskt territorium vill säkert besättningen försöka flyga hem till Sverige.

Ström flög sin B 3 mot Övertorneå med höger motor gående på full effekt. Han passerade söder om Övertorneå vid Luppjo skola och gick på västnordvästlig kurs mot Puostijärvi. När han skulle passera bergshöjden tvingades han stiga med terrängen. Kanske farten då blev för låg varvid flygplanet stallade och långsamt vek sig över vänster vinge, höger gående motor sköt på rollrörelsen varvid flygplanet sakta rollade runt bortom kontroll. Vänster vinge slog i något före höger vinge och flygplanet sönderdelades vid nedslaget. Maskinens inverterade läge resulterade också i att cockpit och nosparti slogs sönder totalt. Motorerna slets loss liksom bränsletankar och lösa delar. Fyra omkomna återfanns på isen medan flygsignalisten och skytten följde med bakkroppen ner i sjön, under isen. Först följande kväll, den 4 februari, lokaliserades det havererade flygplanet.

Utredarnas utlåtande

Haverikommissionens slutliga utlåtande är en väl beskriven slutsats om haveriorsakerna. Chefen för F 21, Gösta von Porat, har undertecknat dokumentet. Där står, vad gäller möjligheten att B 3 nr 33 kan ha flugit i Finland:

”I varje fall finns fog för antagandet, att flygplanet från kl. 11.14 till islaget, irrat omkring på låg höjd i synnerligen svårsiktbart väder, ev. med en sväng in på finskt område.”

Det enda som nämns om radiokommunikationen i luften, är tiden runt 10.45. Det måste ha förekommit fler

kontakter eller anrop mellan flygplanen i förbandet men dessa finns inte redovisade. Luftbevakningens rapporter är inte heller så uttömmande som vore önskvärt. Ej heller finsk luftbevaknings möjliga iakttagelser på andra sidan älven vid Övertorneå.

Funderingar kring händelsen

Det är besvärligt att flyga i ett krigsförande främmande land. Dåligt väder att föredra för att undvika upptäckt med ett stort och långsamt vitmålat flygplan. En besättning måste vara välutbildad och minutiöst förberedd för uppdraget. En reservplan ska finnas där besättningen gått igenom riskerna samt möjliga tänkbara åtgärder vid upptäckt. Som alltid vid hemliga flygningar är dokumentation och kommunikation gällande uppdraget mycket sparsam. Besättningen får normalt ingen direkt order, utan får flyga ”på egen risk” och ”eget initiativ”. Så få som möjligt ska känna till uppdragets art.

Varför och vart nr 33 flög under sitt uppdrag är fortfarande höljt i dunkel. Att planet via Haparanda skulle flugit in i Finland och fortsatt österut kan inte avfärdas. Man kan ha haft avsikt att inhämta underrättelser om främmande makts förehavanden, just när Tyskland förlorat slaget om Stalingrad. Men mina efterforskningar kan inte styrka detta.

Haveriet har sannolikt inträffat delvis som det beskrivs av haverirapporten. Brand, troligen av mindre art och hämmad av is och snö, har uppstått på haveriplatsen. Huruvida flygplanet brunnit i luften är svårt att fastställa, utan tillgång till fler bärgade delar av flygplanet. Man skulle vilja veta mer om vänster fena som på bilden ser mörkfärgad ut i framkanten.

Kan motorproblem lett till att flygplanet gående på en motor fått för låg

fart, vikt sig, rollat runt och störtat inverterat brant mot isen? Bilder från nedslagsplatsen tyder på det. Om planet skulle ha beskjutits kan bara besvaras vid bärgning av vraket från sjön Puostijärvis botten.

Slutord

Huruvida besättningen hade annan uppgift och med särskilt uppdrag i Finland är svårt att säga. Vid minsta misstanke om gränskränkning, ska stigning snarast ske på västlig kurs. Besättningens erfarenhet talar för att det blev en ofrivillig felnavigering, snarare än ett planerat hemligt uppdrag i Finland. Jag finner att motorproblem skulle kunna vara en orsak till att B 3 nr 33 inte kunnat stiga och vända hemåt. Varför har planet tappat radiokontakten med övriga i förbandet? Har ett mer omfattande tekniskt fel inträffat? Har radiokontakt med övriga flygplan var omöjlig? Besättningen har inte meddelat sin belägenhet och har troligen flugit lågt under marknära moln, kanske en längre tid i Finland. Utan kartor över främmande område tappar man snabbt orienteringen. Har planet först fått radiofel och sedan motorbortfall? Besättningen kan ha fastnat i ”fällan” under moln, i kuperad terräng. Beaktas måste att flygföraren haft en lång och krävande flygning i dåligt väder vilket kunnat leda till trötthet.

Flygplansfel med följande felnavigering och desorientering tycks vara troligaste scenariot. Något tekniskt fel på flygplanet har dock haveriutredningen inte lyckats påvisa, ej heller skador efter beskjutning.

Denna artikel, med mina kommentarer, samt bedömda händelseförlopp och utlåtanden får ses hur en skrivande spaningspilot försöker förklara det inträffade i denna tragedi. Kanske kan anhängiga till besättningen på B3 nr 33 få en lite tydligare bild av denna ödesdigra flygning som skördade dessa sex liv.

Detta skedde under brinnande krig. Kraven på B 3-besättningarna var höga. Flygvapnets strategiska spaning och tunga flygbombförband utgjorde en viktig komponent i vårt försvar, trots att materielen ansågs föråldrad.

Anders Jonsson började flygarbanan med modellflyg. Gjorde på sin 15-årsdag första ensamflygning med C-diplom i Bergfalke. Segelcert på 16-årsdagen. Vid 19 år Flygvapnet med GFU, sedan S 35E på F 21. Omskolning till S 37 1979. Har flugit AJ-, SK-, SH-, SF- och AJS-versionerna. 1997 influgen på JA 37 med Micael Bydén och Ola Gynäs. Numera flyghistoriker och mc-åkare!