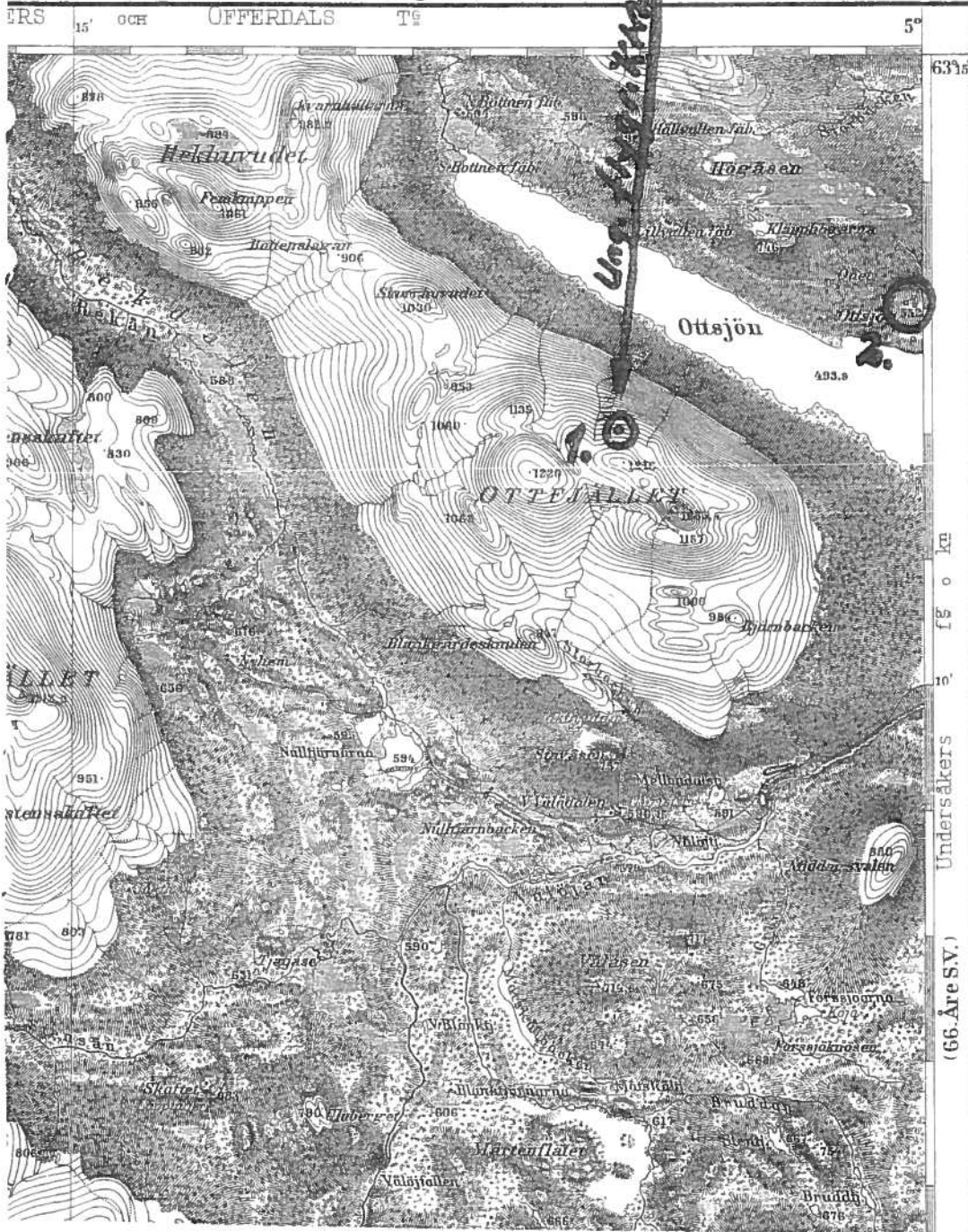


65 Duved S.O.

Välådalen



1. Haveri:plats
2. Vittnet Otte-
hede (bit 16:1)
upphålls-
plats.

Undersäkers (66. Åresv.)

REKONSTRUKTION

SE-EKK flygväg den 16 december 1966.

Bilaga 2.

Områkl 1540; Bil 16:2 c)

Områkl 1700; Bil 16:2 b)

Områkl 1720; Bil 16:2 d)

Områkl 1800; Bil 16:2 a)

Områkl 1800; Bil 16:2 e)

Områkl 1800; Bil 16:1

VIND



TEKENFÖRKLARING.

- EKK ber. flygväg
- EKA flygväg
- EKK ang utflagn.kurs
- ☼ Snöbyar
- ☼ Skratzsmoln
- ☼ Vittnes uppehållsplat
- ☼ Radioröckvidd Sundsvall
- ☼ Molnckikt
- ☼ Tvärspejling

BERGEN / FLELAND
16 LH 2400

STAVANGER / SOLA
16 LH 2300

STAVANGER / VARNHOLM
16 LH 1500

ÖLAND

NAVIGERINGSBERÄKNINGAR

Färdvägen är rekonstruerad i bil.2, baserat på vittnens (bil.16) iakttagelser. Det har antagits att kursändringar gjorts då fyrarna i luftled All tvärspejlats.

Sträcka I Luleå - Skellefteå (tvärs)	Färdvinkel (F°) 227° . Kurs (K°) 230° . Distans (D) 64 St.M. Tid (T) 29 min.	Vind $020^{\circ}/14$ MPH. Kurshastighet 115 mph (Vk). Färdhastighet 130 mph (Vf). Kursändring klockan 1548 (T
Sträcka II Skellefteå - Umeå (tvärs)	K 222° F 221° D 68 St.M T 33 min	Vind $030^{\circ}/12$ MPH. Vk 115 MPH. Vf 125 MPH T 1621
Sträcka III Umeå - NW Åreskutan	K 259° F 255° D 193 St.M T 1tim 34min	Vind $030^{\circ}/12$ MPH Vk 115 MPH Vf 122 MPH T 1755
Sträcka IV Åreskutan - Ottfjället	F 180° D 16 St.M T 8 min.	Vf 120 MPH T 1803

SE- EKK PLATS OTTFJÄLLET

DATUM 16.12.1966 SKALA: 1 cm = 5m

POS. BENÄMNING

0 Ref.-punkt

Flygplanet ligger på rygg med
nosen pekad mot söder.

① Fäktlitar från landställsbenen

② Bitar av hydraulledningar

③ Höger landställsben

④ Delar av vänster landställsben
samt motorphitar.

⑤ Vänster landställshjul

⑥ Motorn

⑦ Instrumentbrädan

⑧ Propeller

⑨ Höger ving

⑩ Hållarfält sittande i stöten

⑪ Norrbom

Fotografier.

↑ Fotoorientering

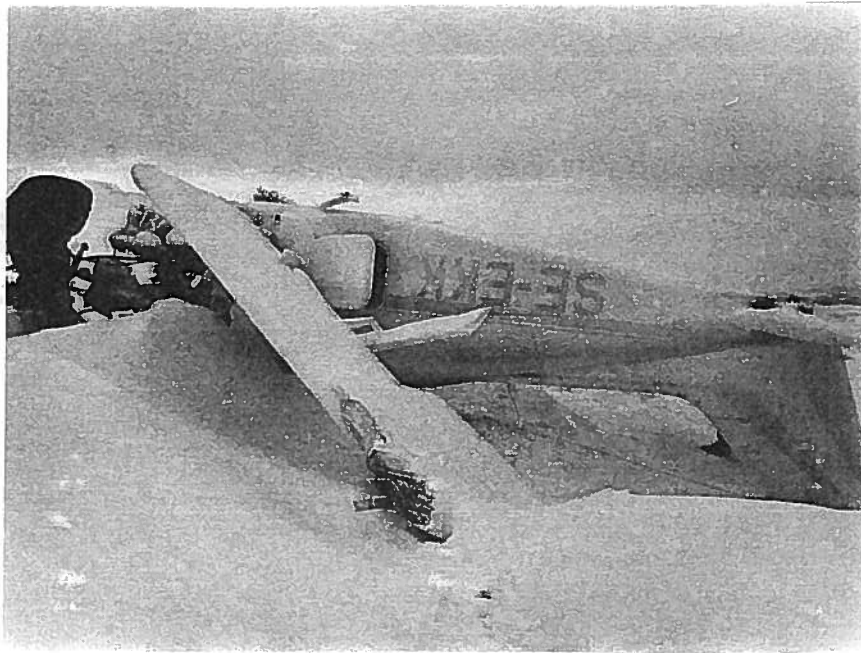
Kamerans läge

3 Fotografi nr.

N



End of



10-12



10-12

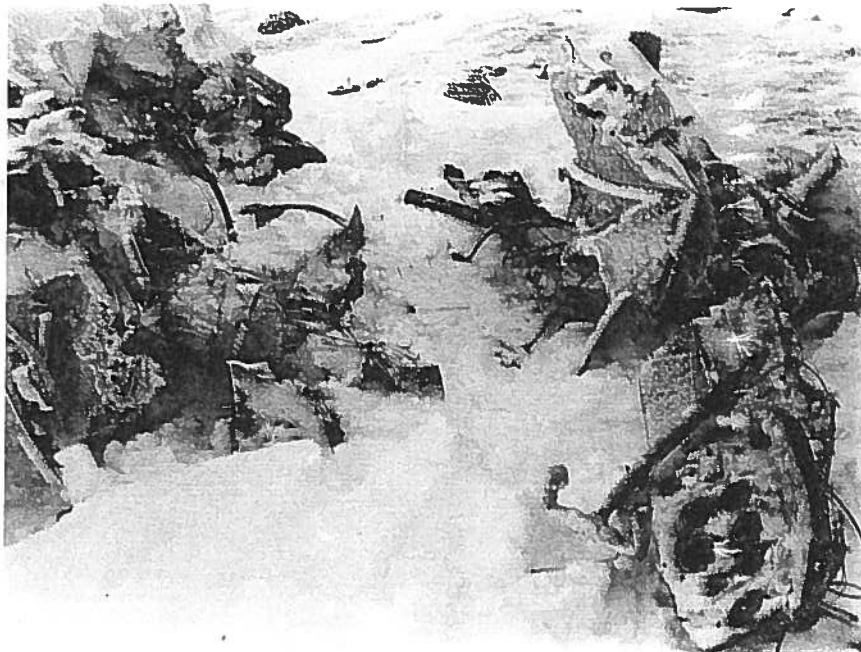




Fig. 8

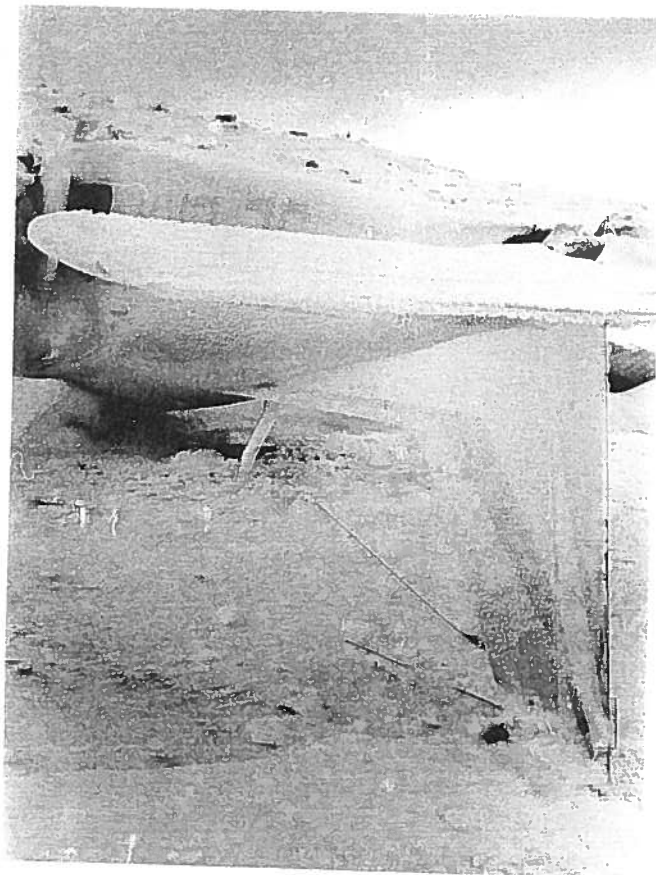


Fig. 9

Bil 12:5

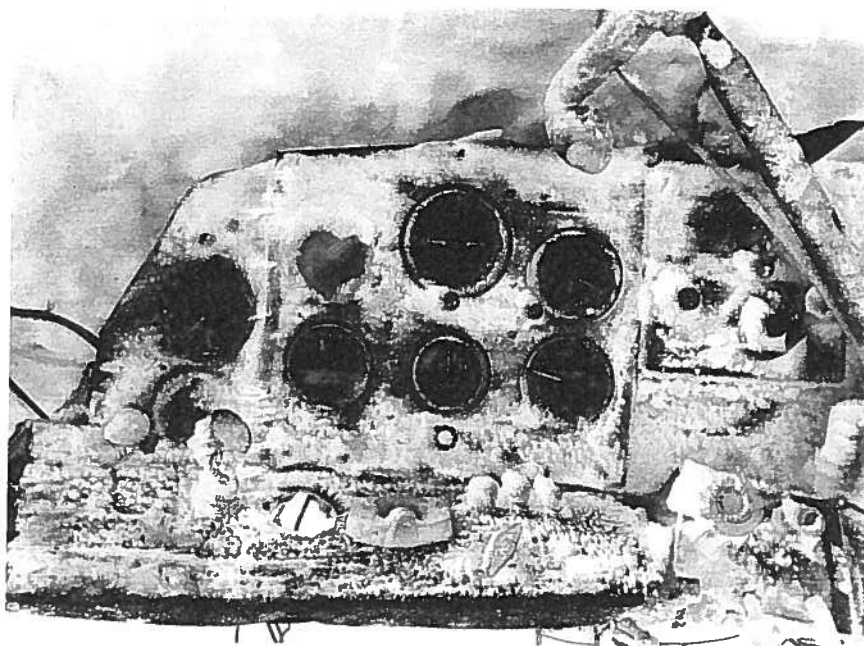


Bild 9

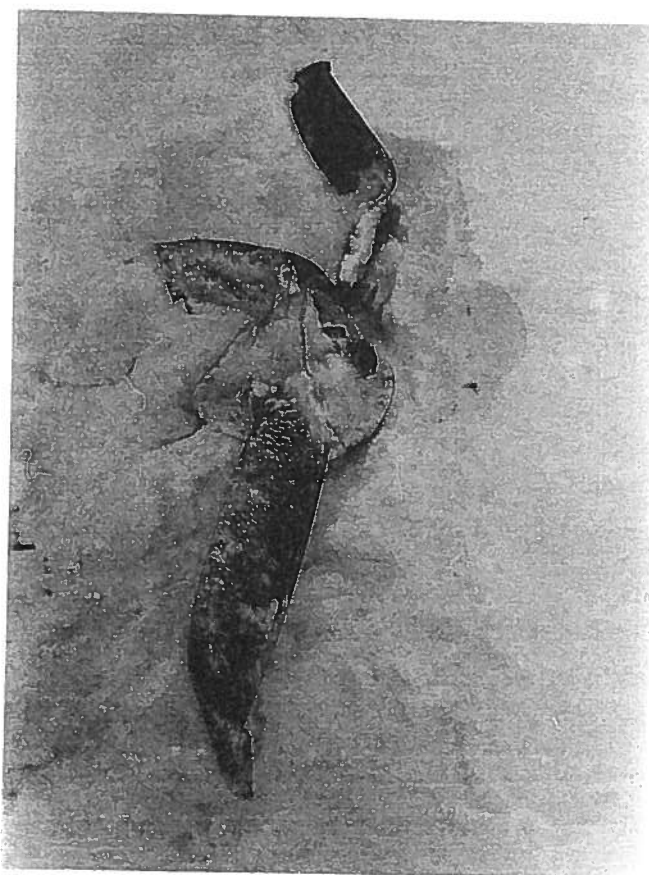


Bild 10

Prov av ADF typ King KR-80, Lfv best. serialnr. 1565

Plats: SF radioverkstad 13/1 1967

Närvarande: Luftfartsstyrelsen ingenjör Östman, ingenjör Nygren
SF V. Strid, H. Liljedahl

A. Okulärbesiktning

- 1) Ingen loopantenn var med apparaten
- 2) Ratt till volymkontroll saknades
- 3) Axeln för volymkontrollen som även sköter om tillslaget för strömbrytaren var i ca mittläge med strömbrytaren i tillslaget läge
- 4) Apparats chassimonterade koaxialkontakt för hjälpanntennen var lös i sin skruvanslutning till chassiet (troligen orsakad av dålig montering)
- 5) Funktionsväljaren var i läge ADF
- 6) Våglängdsomkopplaren var i läge 190 - 550 kc
- 7) Frekvensskalan var inställd på 374 kc
- 8) ADF-visarens nål visade en bäring av 210°
- 9) Instrumenthusets gavelplåt närmast instrumentvisaren var deformerad (bukad framåt i flygriktningen).

B. Funktionsprov

- | | |
|--------------------|-----------------------|
| 1) Batterispänning | 13,75 volt |
| 2) Signalgenerator | Measurements Mod. 65 |
| 3) Frekvensmeter | Schomandl. FDI, FDM-1 |
| 4) Outputmeter | GR mod. 1840-A |
| 5) Loopsimulator | typ KING |
| 6) Hörtelefon | 500 ohm |

C. Resultat

Vid igångsättande fungerade apparaten enligt följande:

1) Hörbarhet

Normal

2) Frekvensprov

Mottagarens skala visade minus 2 kc, skalan indikerade 374 kc vid en frekvens av 376 kc

3) Strömförbrukning

Apparaten förbrukade ca 0,21 amp

4) Skalbelysning

U.A.

5) CV oscillator och Tuning Meter

saknades

6) Prov av ADF funktion (riktningsprov)

Vid detta prov konstaterades två fel som förorsakade provningssvårigheter.

- 1 - glapp i funktionsomkopplaren
- 2 - Då gaveln till instrumenthuset var deformerat (pkt A 9) fungerade kugghjulsöverföringen mellan motor och riktningsvisaren mycket ojämt, hjulen gick emot plåten. Medelst mindre mekaniska brytningar kunde följande prov utföras.

7) Riktningsbestämning 360°

Prov u.a.

8) Riktningsbestämning 180°

Detta gick ej att utföra p.g.a. kugghjulens friktion mot gavelplåten.

9) Mottagarens känslighet i läge ADF

Vid en inmatad signal av 50 μ V modulerad med 1000 p/s till 30% ställde indikatorn om från 170° till 360° på 4 sekunder.

Anmärkning

Efter ca 15 minuters drift slutade apparaten att fungera. Vid undersökning konstaterades avbrott i apparatens spänningsregulator. Inga försök gjordes att reparera densamma. Då vid ny inkoppling utan spänningsregulator (denna förbikopplades) fungerade apparaten som ovan.

Bromma den 17 januari 1967

V. Strid



Rb/Kra 3
Chaeder/Ubg

PM PFM 1/67

B: 150
Överlämnas till *Luftfart*
verket *Lil*
för kännedom.
KUNGL. TELESTYRELSEN
Radiobyran

Lil

PROVNING AV EN PEJLMOTTAGARE, KING KR80, FRÅN
HAVERERAT FLYGPLAN, SE-EKK.

Referens: 1. byråingenjör S. Östman, Luftfartsinspektionen.

Bakgrund: Pejlmottagaren inlämnad till Rb/Kra 3 för under-
sökning av felorsak till avbrott i spänningssta-
bilisator.

Mottagaren har tidigare provats av Svensk Flyg-
tjänst AB, Bromma.

Utförda prov:

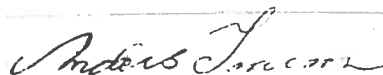
1. Då apparaten inkom till Rb/Kra 3 fungerade den ej. Vid undersökning befanns transistor Q302 vara felaktig. (Avbrott.) Transistorn utbyttes.
2. Mottagaren provkördes under observation i 3 dagar (c:a 20 timmar) utan anmärkning.
3. Då det kunde tänkas att mottagaren inkopplats till en strömkälla med felaktig polaritet utfördes prov med mottagaren inkopplad till felaktig polaritet. Provet hade ingen inverkan på transistor Q302. Total inkopplingstid c:a 3 minuter.
4. Efter c:a 1 timmes ytterligare prov upphörde mottagaren att fungera. Drossel L301 och motståndet R218 visade spår av överhettning. Vid närmare undersökning konstaterades en kortslutning i transformatorn T203 mellan primärlindningens början och sekundärlindningen. Primärlindningens tilledning korsade sekundärlindningen vid kortslutningsstället. Genom kortslutningen fick inkommande plusledning (A+) en lågohmig bana via dioden CR205 till jord(A-).
Härvid hade även kortslutning uppstått i dioden CR205.

Transformatorn T203 hade inga spår av mekanisk åverkan och lindningarna voro väl fixerade.

Resultat:

Den direkta orsaken till att transistorn Q302 var felaktig har ej kunnat fastställas. En möjlig orsak kan vara att kortslutningen i transformatorn T203 varit intermittent och att den i mottagaren vid leveransen ingående transistorn varit känsligare för överström än den nymonterade transistorn.

Kra 3 den 13.3.1967



Anders Isacson

Fördelning: Lfv, Li (3 ex.)

Ch Kra

Ch Kra 3

Ing Chaeder

Bi Glanander

Luftfartsinspektionen
14/EKK
SÖ/UR

P M
16.3.1967

57/1967

Kopia:

SÖ 2 ex
Lih
Pärmen

PROVNING AV ADF, KING KR-80, FRÅN HAVERERAT FPL SE-EKK

ADF-mottagaren inlämnades efter haveriet för undersökning till Svensk Flygtjänst, Bromma. Undersökningen inriktades på att konstatera mottagarens skick vid inlämnandet och dels om de eventuella fel, som upptäcktes kunde ha påverkat indikeringen så att felnavigering av denna anledning varit möjlig.

Beträffande resultatet av undersökningen, se separat protokoll av den 17 januari 1967 från Svensk Flygtjänst.

P.g.a. att en mer ingående undersökning av en i mottagaren befintlig transistor var behövlig överlämnades mottagaren till Telestyrelsens Radiobyrå för vidare undersökning.

Beträffande resultatet av denna undersökning se separat protokoll av den 13 mars 1967 från Telestyrelsen.

Det i Svensk Flygtjänst protokoll, pkt C 2), konstaterade felet i frekvensinställningen torde ha varit känt av piloten då en skylt med angivande av felet fanns fäst på instrumentpanelen.

Under de båda ovannämnda undersökningarna har inte något påtagligt framkommit som sannolikt kan antas ha orsakat felnavigering.

Lil den 16 mars 1967


S Östman

Till CLih

VITTNESFÖRTECKNINGGrupp I. Vittnen som gjort direkta iakttagelser

Joh Egon Ottehed,	Ottsjö	Bil. 16:1
Holger Magnusson,	Åre	Bil. 16:2 a)
Sven Norlin,	Tåsjö	Bil. 16:2 b)
L. Magnusson,	Boliden	Bil. 16:2 c)
Lennart Nilsson,	Laxviken	Bil. 16:2 d)
Alex Vikström,	Grötom - Kall	Bil. 16:2 e)

Grupp II. Övriga vittnen

Hans Andersson,	Linköping	Bil. 16:3
Hans Zetterberg,	Linköping	Bil. 16:4
Bengt Lennart Düste,	Luleå	Bil. 16:5
Olle Malmsten,	Luleå	Bil. 16:6
Frank Karlsson,	Luleå	Bil. 16:7
Lars Åke Norman,	Luleå	Bil. 16:8

Vittne: Maskinist John, Egön, Ottehed, Ottsjö, Undersåker.
Telefon Ottsjö 321.

Ottehed har fullgjort sin militärtjänstgöring vid F4 1956-1957. Han har sedermera omskolats till luftbevakare och genomgått 2-3 kurser i flygplanidentifiering.

Han uppgav för kommissionen att han på grund av den låga temperaturen avsåg att taga in bilbatteriet under natten. Medan han höll på med nermonteringen, kom hans syster från stugan. Hon yttrade därvid: "Det kommer ett flygplan". Ottehed antog dock att det var suset från telefonledningarna som hon hört. Systemen observerade dock lanternor och påpekade detta. Även Ottehed såg då lanternorna och uppfattade ljudet från flygplanets motor. Flygplanet kom från NV, sett från platsen där Ottehed stod, och flög i sydlig riktning. Han tror sig ha uppfattat 3 lampor samtidigt. Ottehed såg lanternorna och hörde motorljudet under flera minuter. Kursen var rak och inga ändringar i motorljudet uppfattades.

Först försvann lanternorna, men motorljudet uppfattades ett kort ögonblick därefter. Sedan uppfattade Ottehed en smäll, skrapljud och ytterligare en smäll.

Ottehed kunde icke se toppen på Ottfjället, som han förmodade vara täckt av moln.

Strax efter klockan 1800 rapporterade Ottehed sina iakttagelser till polismyndigheterna.

Uppläst och vidkänt 19/12 1966.

Lennart Bergström

Bestyrkes i tjänsten

Thona Anglund
.....

Kommissionen har per telefon inhämtat nedan redovisade iakttagelser

- a) Holger Magnusson, Fack 78, Åre, Telefon Åre 50081.

Jag hörde först ett svagt motorljud som steg i styrka och så såg jag strax därefter lanternorna på ett flygplan, som kom norr ifrån strax vänster om Åreskutan på ungefär sydlig kurs. Motorljudet var normalt, kanske något kraftigt. Kurser och höjden var stabil under den tid jag såg flygplanet. Till att börja med såg jag en vit och en grön lanternorna, men såg även en röd då flygplanet befann sig åt Renfjällshället till. När flygplanet försvann över Renfjället flög det väl över toppen. Vädret var bra med god sikt. Jag bedömde att föraren kunde se Åreskutan.

Tiden för mina iakttagelser var strax före 1800.

- b) Sven Norlin, Tåsjö, Telefon Hoting 21067.

Jag var vid min arbetsplats vid Rossön och skulle stänga lagerlokalen klockan 1700 då jag hörde ett flygplan. Jag såg även lanternorna och bedömde höjden till ungefär 500 meter. Flygplanet flög på stabil kurs med riktning mot Östersund.

- c) Trafikflygare L Magnusson, Bolidens Gruv AB, Boliden
Telefon 0910/61083

Omkring klockan 1545 uppfattade M. motorbuller från enmotorigt flygplan över Boliden vid två tillfällen med ett par minuters mellanrum.

- d) Lennart Nilsson, Laxviken, Telefon Laxviken 21024.

Omkring klockan 1720 observerade N. ett flygplan kommande från CNC. Det flög cirka 2 km N byn mot Skärvingehället, på en höjd som troligen underskred 1000 m.

- e) Alex Vikström, Grötom, Kall, Telefon Jämtlands Berge 22.

Omkring klockan 1800 hörde V. ett flygplan på låg höjd flyga över Kallsjön och förmodligen runda Åreskutan i Motsolsvarv. Sikten var begränsad på grund av snötjocka.

Uppläst och vidkänt 16/12 1966

Lennart Bergström

Bestyrkes i tjänsten

Chona Appelund
.....

RAPPORT ANGÅENDE FLYGNING DEN 16/12 1966 LINKÖPING-LULEÅ-LINKÖPING

Orsaken till flygningen var att fpl SE-EKY skulle hämtas ned från Luleå till Linköping.

Deltagare i flygningen: Hans Andersson
Hans Zetterberg
Uno Norrbom
Ingvar Hallerfelt

Vädret under flygningen var enligt met. Bromma och Sundsvall: I NÖ Götaland och SÖ Svealand 500-1500 fot, sikht 5-8 km, lätt snöfall. I Uppland och Södermanland isbildningsrisk. I inlandet skulle det vara bättre väder och sedan i Dalarna och norröver nästan klart. I Luleå helklart men i kustbandet fanns risk för att det kunde komma in lätta snöbyar. Flygningen planerades därför att gå via Borlänge till Luleå.

Starten skedde kl 0930 med Zetterberg och Andersson i framsits. Vädret var vid start ca 200 m molnbas, sikht 8 km. Molnbasen steg i trakten av Finspång till ca 1000 ft, sikten var hela tiden mellan 8-10 km. Temporärt gick sikten ned till 5 km i trakten av Arboga men steg sedan vid Köping till 10 km igen. Molntäcket började sedan spricka upp söder om Borlänge för att sedan ca 5 mil norr om Borlänge vara helklart. En ny molnskärm började sedan vid Hällnäs, molnbas 3000 ft. Molnen hade en sträckning ungefär Umeå-Lycksele. Vindarna var under hela flygningen svaga. Landningen skedde sedan kl. 13.40 på Kallax bana 32.

Efter landning intogs kaffe och smörgås varefter fördelning av uppgifterna vidtogs. Norrbom skulle kontrollera vädret samt göra sina beräkningar för flygningen med SE-EKK. Hallerfelt, Zetterberg och Andersson drog tillsammans med flygplatsvakten ut EKK från hangaren. Därefter gjorde Zetterberg motorkörning under ca 10-15 min. Hallerfelt begärde tankning för både Cessnan och EKK. När Zetterberg var klar med motorkörningen gjorde han en kontrollflygning, Norrbom var då klar med sina uppgifter och följde med på flygningen. Efter landning tankades båda fpl upp till fulltankning. Vid tankningen stannade Hallerfelt och Zetterberg kvar vid fpl medan Andersson och Norrbom gick in för att ringa in färdplan till trafikledningen på Kallax. Någon direkt studie av Norrboms beräkning gjordes ej, utan endast några kontrollfrågor.

Flygvägen till Linköping hade bestämts att gå utefter luftleden ca 0,5-1 mil in i landet. Flyghöjd ca 4000 ft. Vädret skulle vara enl. Norrbom till en början moln på ca 2500 ft, översida ca 3000 ft till i trakten av Umeå, sedan klart eller nästan klart resten av resan. Vid Linköping ca 4/8 på 1000 ft. Från SV skulle dock senare tränga in ett område med snö. Vid samtal med en nyss landad Linjeflyg-besättning (C.W.Pettersson) visade det sig att vädret stämde med vad Norrbom uppgivit, varför jag ej gjorde någon kontroll av detta.

När vi skulle starta följde jag med Norrbom ut till EKK samt gjorde då ytterligare en motorkörning, varvid alla värden var normala. En kontroll gjordes också av ADF på Kallax NDB. Jag samtalade även med Norrbom om flygningen hem och frågade om han var det minsta tveksam, vilket ej var fallet. Jag talade också om för Norrbom att Hallerfelt ej hade flugit mörker och att hans certifikat ej var giltigt.

EKK startade sedan kl. 15.17 och Cessnan kl. 15.22. EKK stannade till en början på 2000 ft men steg sedan till 4000 ft. Cessnan steg direkt till 4000 ft. Molnbasen var då 2500 ft, 4/8 och stora gluggar. Jag hade kontakt med EKK från starten ända tills vi passerade den över Ersmark ca 20 min efter start. Jag hade då frågat ett par gånger hur flygplanet gick och om det visade normala värden och fick till svar att allt var perfekt. Över dessa moln var det helt klart och månsken, sikt mer än 50 km. Efter Skellefteå blev det dock heltäckt under oss, detta område sträckte sig fram till Hällnäs, varefter det blev helt klart. EKK tillfrågades två ggr om det var några svårigheter, vilket besvarades nekande. Sista kontakten erhöles ungefär kl 1700. Vi låg strax öster Ljungaverk och EKK tillfrågades om läge. Svaret blev då att de befann sig mellan Örnsköldsvik och Sundsvall. Svårigheter fanns dock att ställa in radiokompassen pga atmosfäriska störningar. Jag gav då Norrbom rådet att om han hade stora svårigheter med radiokompassen skulle han avbryta flygningen och landa i Sundsvall för att sedan dagen efter gå till Linköping. Detta kvitterades med orden "Kalle Kalle". Efter detta gick jag över på Sundsvalls Volmet för att lyssna på vädret. Sikten var hela tiden mer än 50 km. Från Ljungaverk sågs Sundsvall. Radiomasten söder Sundsvall såg vi redan strax efter Örnsköldsvik.

Efter ca 5-10 min gjordes ett flertal anrop av EKK men något svar kom ej. Vi trodde då att de gått över till Sundsvall och fortsatte därför flygningen mot Linköping. En ny molnskärm på bedömt samma höjd som den förra började sedan uppträda efter passage av Sandviken. Det var 8/8, dock ej tjockare än att vi kunde se Uppsala, Enköping och Västerås. Vi flög på Aros, efter passage av Västerås blev det åter molnfritt. Detta varade sedan fram till 1 km från Linköping, där stratos låg på 300 m. Mot kusten var det dock heltäckt en linje Linköping-Norrköping.

Vid 18.30-tiden bad jag Saab-TL kontrollera om EKK hade landat i Sundsvall. Negativt svar kom och vi gjorde då flera anrop utan svar. Landning på Saab gjordes sedan kl. 19.05. Genom Saab-TL försorg gjordes vid 19.30-tiden en förvarning till Cefyl samt Stockholm ACC att det kunde vara EKK som befann sig i jämtlandsfjällen tidsnässigt sett. Efter det vi fått besked om att ett fpl hade observerats vid Åre.

Som sammanfattning av flygningen kan sägas att den var lätt. Markorientering kunde ske utom inom området mellan Skellefteå och Hällnäs, men sedan var sikten mycket god och tack vare månsken kunde alla älvar t.ex. iakttagas.

Om Uno Norrbom kan det sägas att han var känd för att vara en mycket duktig och noggrann förare.

Linköping den 21/12 1966.



Hans Andersson

KONTROLLFLYGNING AV FPL SE-EKK DEN 16/12 1966

På grund av propellerhaveri vid landning på Luleå-Kallax med rubr. fpl hade motorn demonterats och översänts till Ostermans Aero AB för vevaxelkontroll. Härvid konstaterades korrosion i 3 cylindrar varför dessa samtidigt byttes mot nya. Efter kontroll återmonterades motorn samt monterades ny propeller. Arbetet med demontering och montering utfördes av fpl-mekaniker B. Düste, Luleå.

Vid ankomst till Luleå den 16/12 1966 sammanträffade jag med mek. Düste varvid speciellt diskuterades de svårigheter med oljetrycket som förelegat vid provkörning av motorn. Oljetryck hade ej omedelbart erhållits, sannolikt beroende på luft i oljepumpen. Efter att pumpen fyllts med olja hade den dock fungerat ua.

Innan fpl drogs ut kontrollerades att notering om motordemontering-montering införts i fartygsjournal. Fpl motorkördes och kontrollflögs av undertecknad tillsammans med Uno Norrbom. Motorn kördes ca 10 min varvid speciellt kontrollerades oljetryck och -temperatur. Inga som helst störningar förekom vare sig vid start eller under körningen. Samtliga instrument visade normala värden. Under körningen kontrollerades samtidigt radion mot tornet samt radiokompassen som redan var inställd på Luleå NDB. Vidare inställdes kursgyrot och frikopplades, samt konstaterades att gyrohorisonten fungerade. Båda apparaterna fungerade helt ua.

Efter uppkörning av motorn och magnetkontroll begärdes från tornet tillstånd att köra ut för kontrollflygning. Tillstånd till bana 32 erhöles. Under utkörningen konstaterades att antikollisionsvarningslampan ej fungerade, övrig belysning ua.

Efter förnyad magnetkontroll och checkning av samtliga instrument inklusive inställning av kursgyrot, mindre justering och kontroll mot magnetkompassen (någon nämnvärd missvisning uppmärksammades ej) skedde start bana 32. Flygningen utfördes som ett något utdraget landningsvarv på 150 m höjd och genomfördes helt ua. Någon kontroll av ADF mot annan sändare än den redan inställda utfördes ej. Kursgyrot kontrollerades i landningsplanén och hade ej drivit.

Efter landning och inkörning uppmanade jag Norrbom att göra en förnyad motorkörning för att kontrollera oljetrycket. Körningen utfördes tillsammans med Hans Andersson och allt fungerade ua.

Linköping den 21/12 1966.

Hans Zetterberg
Hans Zetterberg

Förhör med mek B Düste den 23.12.66 med anledning av haveri med fpl

SE-EKK den 16.12.1966.

Personuppgift:

Mek Bengt Lennart Düste, född den 5.7.1930.

Adress: Parkvägen 21, Bergnäset.

Arbetsplats: SAS, Flygplatsen, Luleå

Mek.cert.nr MM 239 enl uppgift giltigt till mars 1967 och f n insänt till Lfv för komplettering med Do 27. Cert. omfattar generellt fpl med maxvikt under 1500 kg.

Kgl. Luftfartstyrelsen
LI - 5 JAN 1967
D 110 013 61

SE-EKK kom till ESPA ca juli-augusti 1966. P g a propellerskada genom dålig landning lämnades fpl kvar för rep.

Propellern togs ned av mek E Insulan och sändes för rep.

Flygchef H Andersson i LFK ringde Düste och bad om hjälp med nedtagning av motor och nedsändning av denna för kontroll hos OAAB. Motorn konserverades utan körning, vilket meddelades OAAB, och avsändes.

Motorn återkom 26.11.66 och monterades av Düste 28.11-3.12. Arbetet omfattade motormontering, propellermontering, dränering av tankar och bränslefilter samt filterkontroll. Kontrollkörning och inreglering av motorn utfördes. Inget anmärkningsvärt framkom härvid. Deviering av fpl kompass företogs ej. Anteckning härom på devieringstabellen gjordes ej. ADF-utrustningen kontrollerades ej heller.

Personal från LFK anlände på fredag den 16.12.66 vid 13-tiden just som Düste skulle åka upp till Kiruna för tjänstgöring, varför överlämning av fpl endast hann göras summariskt. Düste var ej förvarnad om tidpunkten för hämtning.

Betr fpl tillstånd har Düste intet att säga utöver att det var i utmärkt skick.

Ang möjligheten till felfunktion hos ADF-utrustningen har Düste för sig, att det fanns en lapp påsatt med uppgift om skalfel 3 kc. Efter haveriet tittade Düste på en frekvenskarta och gjorde reflexionen att det i Sydnorge fanns en fyr med frekv 379 kc medan Sundsvall har 378 kc, varför en förväxling av stn kunnat ske om föraren inte kontrollerat fyrens signal. Från Umeå mot den norska fyren går färdlinjen rätt över Ottfjället.

Luleå den 29.12.1966

B. Norén
Bo Norén

Luftfartsverket

Haverisektionen

BROMMA 10

I samband med ett haveri med SE-EKK har jag framfört en teori att piloten fått in en norsk fyr istället för SEH i Sundsvall. Detta beroende på att jag vid några tillfällen under de senaste tre åren då vi haft AD4 i tjänst hos Svensk Flygtjänst, vid flygning söder ut från Luleå fått in en norsk fyr på ADF. Efter passage av Axla har jag flugit mot Viktor som är svår att få in (numera VOR). Då ej Viktor gått in, utan istället en rundradiostation, har jag försökt med SEH, som också visat sig svår att få in efter passage av Axla, fått in en annan fyr på kurs c:a 250° . Första gången detta skedde gick jag på en höjd av 7.000 - 8.000 fot i klart väder, och kunde då direkt konstatera att det var fel fyr jag hade fått in (rätt kurs 235°). Stationssignalen var LIF på den fyr jag fått in. Jag har senare vid ett eller två tillfällen fått in en norsk fyr, men då icke tagit in ljudet beroende på att jag vid tidigare tillfällen konstaterat vilken fyr det varit.

Höjden har varit ungefär densamma. C:a 24-30 gånger har jag under de senaste åren flugit söder ut och då alltså 2 eller 3 gånger fått in denna fyr.

Högaktningsfullt

O Malmsten

Bestyrkes i tjänsten



Bil 16:2

Utredning med anledning av flygolycka den 16/12-66.

Två civila flg fly från Kalmar till Linköping. FF har ringt omkring kl 1430 lok tid. Tjänstgörande väderbiträde tog då emot ett tfn samtal, där väderbörjande talade om, att fly skulle ske till nämnda plats. Vakthav meteorolog var uppbägen och ff meddelade väderbiträdet att han skulle återkomma. Detta har med all sannolikhet ej skett, då varken vakthav met vid aktuell tid eller pågående (vaktbyte kl 1500) har haft kontakt med ff.

Förhör med ovan nämnda väderbitr har ej skett, då denne f n västas i sitt hem på övningsuppehållet över julen. Övan givna uppgifter betr väderbitr har återgetts av övrig tjänstgörande personal på avdelningen.

Inläs den 21/12-66

Sten Eriksson
Fljmeteorolog

Luleå den 19 januari 1967

Luftfartsverket
Luftfartsinspektionen

Kgl. Luftfartsstyrelsen	
20 JAN 1967	
1	2
3	4
5	6
7	8
9	10

Redogörelse för SE-EKK:s flygning vid Kallax den 12/12 1966.

SE-EKK utförde först en kort kontrollflygning, dep 1443-1445 sv., efter en motorrenovering som fpl hade genomgått på Kallax. Någon fullständig civil färdplan inlämnades ej för denna flygning.

Ca. 1500 kontaktade Andersson, förare på OY-EKA, trafikledningen per tfn och lämnade fullständig pln för både SE-EKK och OY-EKA:s flygning. På min förfrågan om de avsåg flyga rote, då de hade samma färdväg, svarade A. nekande och som skäl angav han skillnaden i marchhastighet mellan fpl. Val av färdväg och väder diskuterades ej. (SE-EKK:s färdplan har tidigare insänts till LI.)

Utkörning och start på 32 vänstersväng ut skedde u.a. Före start frågade jag KK om avsedd stigkurs och fick 213 gr. till svar. SE-EKK dep 1519 sv. och OY-EKA dep 1522.

Efter det att fpl fått starttid utväxlades ingen vidare trafik mellan fpl och trafikledningen Kallax. Därefter skiftade flygplanen till annan frekvens och radiotrafik mellan dem förekom. Vad som avhandlades kan jag ej erinra mig i detalj, men det rörde sig om lägesrapporter och navigeringsproblem.

Bandupptagning av all radiotrafik mellan trafikledningen och flygplanen liksom troligen även de inbördes trafikerna finns arkiverad på Kallax. Vi saknar dock avspelningsmöjlighet, varför banden om LI så önskar kommer att sändas till M6 för avspelning.

Denna redogörelse är fullständig och korrekt så långt detta låter sig göras vid en rekonstruktion av händelseförloppet ur minnet.

Trafikledningen Kallax
Lars Åke Norman
Tl Lars Åke Norman

Anmälan	kl 2025	den 16/12-66
	från TL E.A.	tfn

Saknat flygplan

a) Flygplanstyp	Boeingcraft 23 111527000	Beteckning/stationssignal	SE-EKR
b) Startflygplats	FBI	Starttid	14:31
c) Flygväg	20 km / Vindstreck höjd 4000 - 5000		
d) Landningsflygplats	SAAB Linköping	Ber landningstid	1905Z
e) Kurshastighet	100 knop	Aktionstid	6+
f) Alternativa flygplatser	ESS		
g) Radioutrustn, frekvenser	RUT		
h) Räddningsutrustning	☐ förbandslåda ☐ flytvästar ☐ nödproviant ☐ livbåt ☐ nödradio ☐ nödsignalmedel		
i) Flygplanets färg och särskilda kännetecken	vit kropp, svart stånd, långa kroppen, vita vingspetsar		
j) Ägare/flottilj	Linköpings flygklubbs Förore Jns Norrjöms SAAC		
k) Övriga ombordvarande	Landbrukare Hållerfelt (privatflygcert.)		
l) Senaste positionsrapport	Se logg	Bestämningsmetod	kl
m) Senaste förbindelse	Frekvens		kl
n) Vidtagna åtgärder	Se logg		

Havererat flygplan

a) Flygplan typ	Muskebecker	Beteckning	SE-EKK
b) Haverplats	4 km W Gtthjällets topp		
c) Tidpunkt för haveriet	ca 1800		
d) Flygplanets tillstånd	Totalhav		
e) Antal personer, som kunnat iakttas	2		
f) Personernas tillstånd	omkomna		
g) Iakttaget händelseförlopp (flyghöjd, kurs, motorstörning, fallskärmshopp)	—		
h) Väder	Stjärnklat		
i) Vidtagna åtgärder	se logg		

Räddningsinsats

a) Flygplan	ur flygräddningsgrupp	TP 53 / Fmäl	flygtid	3 ⁺ 45'
	ur flottilj			
	civila	Beu 47 / Österlund		3 ⁺ 45'
			Summa flygtid	7 ⁺ 27'
b) Fartyg				
c) Andra organ	Polis			
d) Resultat	Beu 47 funnit, tpd totalhav erat. Besättningen omkom			

Dat kl

Åtgärder, insatta hjälporgan, spaningsområde, starter, landningar, resultat

1966

1945

Från TL Arlanda (Gästhusen). 0700/40885
TL SARB har meddelat att två del en Cessna 180
och en Bristollier startat Luleå för
till SARB Luleå. Cessnan har bränsle
omkr 1900 och *Kluskoleer ETR 2005. SARB
i Cessnan har haft kontakt med kluskoleer SE-ER
då denne rapporterade sitt försvare mellan Örebro
vik och Sundsvall. Han hade viss kontakt med
sin ADF Fick rådet att eventuellt starta mot
Söder och om så behövdes, landa Sundsvall.
SE-ERK brötterade. Därefter har han inte hört
ETD SARB om 20 min. Återkommer om land
nere skett då.
* Beechcraft 23

2035

Från TL Arlanda.
SE-ERK har inte landat SARB. TL SARB
har meddelat att en person omkr 40 km bort
ett som han var önska enmotorist del av sett
dess kontinuer. Det har glugit över det mot
vision. Observatören som hade öfverhred, hade
så småningom följat lanternorna ut stolt me.
fortfarande hört motorljudet som emellanhet
upphörde samtidigt som en var bratt
knallar hördes. Öfverhred fick det intrycket
att det gått i öfverhred. Han kontaktade
omedelbart polisen i Järpen

2045

Har landat TL SARB (väskind) för att ta kom
terande uppgifter. Han meddelade att de kom
Hammar vid Östersunds polisen hade att de
na hanter om isförlagelsen vid Öfver.

Kontaktade också med MKC som meddelade att
våldet i Östersundsområdet var ganska stort
sett ganska hörd vid öfverhred. Under
kommer att den under inspektion av en
västfrån som senare kommer att vara
snöfall

2055

Larmade Jämtlands lero som får oider öppna i trakten av Orviksjöfjällen efter kontakt med polisen.

2140

"Söökis" meddelar att han håll kontakt med alla medlemmar i flysklubben för att efterhöra om någon av dem flygit vid 1800-tiden eller kände till någon som gjort det. Ingen kände till att någon flygning skulle ha ägt rum.
Vädret ganska bra på 1000m-nivån på Ottfjället där det var samre.

"Söökis" + Tage Johansson öker ut till FV där hkp står.
Tar med skidor, ETD 2300.

2155

Orienterat polisen Härnösand med begäran om att samtliga polisdistrikt i V-län skall orienteras.

2230

Härnösand Radio frågar om eventuell insats från sjöräddningen. Svar: Nej, avvakta t.v.

2250

Polisen Kramfors meddelar att ett följ iakttas vid 2030-tiden på ganska låg höjd över Sandöbron på 50 kurs.

2255

Kallat med ESSH: Metropolitan läge Kramfors 2036 höjd 1200 gub ESSH

2300

Polismän Bergman, Härnösand, iakttog ett följ kl 1845, som hade ett blinkande gult ljus, bedömt läge omkr 10 km V Härnösand, kurs sydlig.
Kallat med ESSH. Inget resultat

2310

Kallat med Föl om SE-EKK hade antikollisionsljus. Svar: Ja

2335

Konstapel Gustavsson, Söderhamn, har fått rapport från Jan Karlsson, tfn 0270/1384, att han hört

Dat kl

Åtgärder, insatta hjälporgan, spaningsområde, starter, landningar, resultat

men inte kunnat se ett ipl omkr kl 2100. Klurs okänd.

17/12

Larmat F4 som emellanåt inte har några tillgängliga 229 begravningar.

Beordrat FRÅD Tp83 omcasera från ESUB till ESSH

Larmat FIS och beställt Tp83 i beredskap

(Olafsson)

0845

TL ESSH meddelar att brandtårnen i Surtvaall i str kl 1825 fick rapport om en brand iaktagits i 10 min i trakten av Kväckelins-Sjön (omkr 45 km NV ESSH). Undersökningar har visat att det sannolikt i var någon husbrand. TL ESSH får ordr begära polisens medverkan för närmare undersökning. Vädret tillåter inte flygspaning (QBB 1500 fot QBA 3.5 snöfall)

0910

FRÅD Tp83 dep ESUB 996 ESSH

0920

FIS Tp83 i beredskap.

Kontaklat flygch Andersson Linköping som meddelar att man kan sätta in en Beech 5 en Cessna i flygspan när vädret tillåter. På tåg om sistad drönkontakt med SE-CKK gräns A. Nöjda Piteå och Skellefteå och passerade honom.

1005

Bing Niran Li informera

1115

Från "Spöken", kl 1030 upptäckat utskott 4 km W av flygfältets uträp. Fpl blågilt runt. Fp kunnat a fpl

Dat kl

Åtgärder, insatta hjälporgan, spaningsområde, starter, landningar, resultat

1120

pat 15 an framför, 13 an ab
kurs gylt last på 20700 "Spokis"
överlämnas till poliserna.
Ringt Beng Nilen till, vilken
nu väntar på.

1122

TP 83 ESSH beordrad åtgärder

1124

Flugklubben Andersson Linköping
flygklubb informerad.

1126

Polisen 4 + 2 larm informerad
och avbeställd

1128

TP 83 F15 avbeställd.

1131

TT ringt, och larm informeras.
Befr. myndigheterna och jag
lämnar ut till Nilen till.



LUFTFARTSVERKET

Sundsvall-Härnösands
Flygplats
SÖRBERGE
Telefon 060/79401

Vid korrespondens var god
åberopa nr

J 1 26:1

Kgl. Luftfartsstyrelsen	
U - 5 JAN 1967	
DEL	U
1	1

Luftfartsverket

Luftfartsinspektionen

Fack

Bromma 10.

Kopia:

Haveri SE-EKK den 16/12 1966.

Ta

Härmed insändes rapport över SE-EKK flygning den 16/12 1966.
Samtliga tider GMT.

C NF

Berört flygplan: SE-EKK, beechcraft 23. VFR-flygning ESPA-ESLN
enl. bif. kopia av färdplan.

Tjänstgörande

markpersonal:

Tl O. Olofsson, Ts B. Nyström.

Väderuppgifter:

VFR-flygning möjlig längs färdvägen. Väder-
uppgifter för sträckan under beräknad flyg-
tiden insänd av flygväderlekstjänsten ESSH
till SMHI.

Händelseförlopp:

SE-EKK startade ESPA 1420 ung. samtidigt med
OY-EGA, cessna 182, för flygning VFR till ESLN
enl. bif. kopia av färdplan, med beräknad land-
ning OY-EGA 1805 och SE-EKK 1905. ATS ESSH hade
ej radioförbindelse med något av flygplanen
under flygningen. C:a 1805 fick ATS ESSH tele-
fonförfrågan från ATS ESLN om ev. upplysningar
om SE-EKK. ATS ESLN hade då radioförbindelse med
OY-EGA, vilken meddelat att hans sista radiokon-
takt med SE-EKK varit då denne rapporterat läge
väster Sundsvall. C:a 1830 telefonmeddelande till
ATS ESSH från flotttiljpolisen F4 Frösön att enl.
polisen Åre ett flygplan iakttagits på låg höjd
med förmodad motorstörning vid Ottsjön kurs syd-
lig. Beskrivningen kunde överensstämma med SE-EKK
men ATS ESSH ansåg knappast troligt att det kun-
de vara samma flygplan, men undersökning skulle
påbörjas med hjälp av polisen. Cefyl larmades
eng. SE-EKK av ATS ESLN. Vid telefonkontakt med
Cefyl bekräftades att rapporten från F4 inkommit
Cefyl

Vid kontroll av talregistrering har framkommit att ingen radiotrafik med de båda berörda flygplanen förekommit. Ej heller har något obesvarat anrop registrerats. F.g.a. tekniskt fel har samtal på telefon ej registrerats.

Kommentarer:

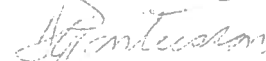
Den 17/12 då haveriet konstaterats och meddelats i radio och press, erhöles meddelande från flygkapten Malmsten Luleå, att han vid ett par tillfällen vid flygning från Luleå söderut i höjd med radiofyren V Örnsköldsvik då han tagit in radiofyren Alnö SEH 378 kc/s istället fått in en annan fyr, LIF 379 kc/s. Malmsten meddelade också att den mekaniker, som arbetat med SE-EKK antytt att flygplanets ADF skulle vara otillförlitlig, vilken uppgift enl. Malmsten skulle stå i flygplanets loggbok.

Sörberge den 4 januari 1967.

Luftfartsverket

Sundsvall/Härnösands flygplats

Trafikledningen



H.G. Pontusson

C ATS

zczo haa052

ff esshzr essazr eslnzt

161400 espazt

pln

a vfr b seekk c beech 23 d 1420

e espa 100 4000ft 445 fir esln

f esss g 0445 h 0600 i nil j rut k 58 l 2 m norrbom

n linkoeeping fk o nil p jackets

zczo haa050

ff esshzr essazr eslnzt

161401 espazt

pln a vfr b oyega c ces 182 d 1415 e espa 130 4000ft 345

fir esln f esss g 0345 h 0600 i nil j rut k 1 5 8 1 2

m andersson n linkoeeping fk o nil p jackets light

Vidēmeras:

.....
Boyst Hellström

.....
Boyst Hellström