

Bröderna Johansson i Tornared berättar: Vi såg planet vi halv niotiden och det såg ut som det skulle göra en sväng men det lade sig på sidan och plötsligt dök med nosen rätt i backen med ett dov ljud. Vi åkte genast åt det håll, där det hade störtat och fann planet i Älmås, omvälvtt av eld och rök.

Elsa Larsson i Kättebo berättar: Den kom söderifrån och gjorde en sväng som om den skulle vända tillbaka men dök istället rätt mot marken. Det hördes en knall och rök började bolma upp.

Ernst Svensson i Moshult berättar: Jag såg maskinen, den kom söderifrån och plötsligt såg det ut som den vände sig, en vinge svängde upp och den andra ner, varefter den störtade med en hård duns som vid ett åskslag på nära håll, jag ringde genast till ambulansen i Falkenberg och till fjärdingsmannen i Abild. Hemvärnschef Johan Appelgren kom ganska snabbt till haveriplatsen och satte ut vakt, så att ingen skulle röra någon del av planet.

Min far Johan Svensson i Sjöred, min syster Runa och jag kom till haveriplatsen cirka en timma efter olyckan och det som mötte oss där var inte lämpligt för en åttaåring att se.



Korpral Pettersson.



Furir Engström.

18212 1947-07-03, Elmås, Abilds s:n 20 km O Falkenberg. Haveriet inträffade under nav.flygning på 100 m höjd under gott väder F14—Kvibille—Herrljunga—Grebbebad—Skärhamn—Vinga—F14. Efter ca 10 min har fpl plötsligt gjort en rolliknande rörelse på låg höjd och i rättvänt läge med 30° dykvinkel gått i marken, fattat eld och totalhavererat. Besättningen omkom omedelbart. — Haveriorsaken har inte med säkerhet kunnat fastställas. Det kan dock anses uteslutet att ff med avsikt utfört rollrörelsen. En möjlig orsak synes ha varit ett häftigt och överraskande sidoroderutslag som ff inte hunnit parera. utan fpl har fortsatt i en kraftig, grävande sväng som pga den låga höjden inte kunnat hävas. Två möjligheter kan ha framkallat ett sådant sidoroderutslag: Ff kan ofrivilligt ha begått ett fel i samband med kursstyrningens in- eller urkoppling, troligen inkoppling. En ofrivillig felinställning på helt 30-tal grader mellan kursrosen och kursinställningsrosen kan nämligen relativt lätt ske vid inkoppling på nordliga kurser (alla siffror i närheten av styrstrecket är treor eller nollor: 30—330, 0 och 3, och styrstrecket kan i vissa lägen skymma en siffra). (ff: vpl ff, k/GFSU:1 fsg: fu)

Haverirapporten.

Bristen på flygförare var stor i början av andra världskriget därför startade en så kallad reservflygskola där man med början 1940 utbildade värnpliktiga flygar detta höll man på med till och med 1946. När den första kullen utexaminerades sade dåvarande flygvapenchefen Friis följande " Eftersom jag anser att ni ej är fullvärdiga flygare i Flygvapnet kommer ni ej att få de vanliga guldvingarna. Istället kommer ni att få försilvrade vingar " därför kom dessa flygare att kallas Silverflygare. 430 silverflygare utexaminerades under 1940-talet och mer än var sjätte av dessa omkom i haverier.

Kjell Gustav Pettersson tillhörde sista omgången av förare som skolades ut från reservflygskolan. Han var född 1926 och kom från Järpen i Jämtland. Efter grundutbildningen tjänstgjord Petterson på F6 där han flög B17 och kom till F14 så sent som maj detta år för att flyga B18.

Sven Egon Engström började sin militära bana på F10 och kom till F14 för utbildning till flygsignalist samtidigt med Pettersson. Engström var född 1925 och kom från Åstorp i Skåne.

Min kusin Max Herder med rötter i Abild – barnbarn till Sven i Holmia – tjänstgjorde på F14 som flygsignalist på 1940-talet och han har berättat för mig hur det var på B18-tiden.

Hösten 1945 fick F14 dom nya bombplanen SAAB 18 och dessa var kvar på flottiljen till hösten 1953, under dessa sju år total havererade 15 st. B18 och 14 personer omkom.

Jag kom också att tjänstgöra i flygvapnet under 1960-talet, och visst förekom det några haverier men det var endast två av kategorin flygande personal som omkom.

Mycket har förändrat om man ser tillbaka, skulle ett flyghaveri inträffa i dag 2010 tycker man att det är förvånande och skulle någon omkomma blir man ännu mer förvånad.

Falkenberg januari 2010 Jan Svensson.

Har du funderingar om Silverflygare eller Svenskt militärflyg får du gärna höra av dig.

Telefon: 0346-17139 epost: jan39@telia.com

