

FOLKES är sammanlagt en
 av våra bästa be-
 ställningar på Tania eller en god
 DUSSETT i skåpet.
 Tel. 978 och 979

Fredagen den 4 juli 1947

Bärkartonger
I parti och skåp.
Rasmussens Pappershandel
Ellen Nilsson Söta. Tel. 133 Falkenberg

**Regeringsrätten:
Nazister får ej
nekas hyra lokal**

Två ombordvarande ljöt ögonblicklig död
Planet plöjde gata i skogen
rasande brand vid nedslaget

Olyckan inträffade under en natt-
genomflygning med besordrad flyg-
höjd 500 meter över den fem minuter
fem minuter efter starten. Enligt
ett av sina vittnen hade flygplanet re-
lativt låg höjd och lutade påslagen
över kraftigt på höger vinge, var-
efter det i brant vinkel gick mot
marken. Vid nedslaget förmådde
det fullständigt, fastade vid samt
antände skogen. Molnhöjden på
olycksplatsen var minst 500 meter
och god sikt rådde. På eftermiddagen

— Jag såg fixglänsen då det ljög nantant
tätt inifrån, nästan fräsen Elsa Larsson.
Klarnade något över till den lilla dyck-
erskåpet. Det kom såldertvå och dånade
en liten sväng som om det skulle vara
igen, men det dån i stället till en
närhet. Det kändes en knall och till be-
rädda beina upp. Jag trodde motvagnen
så lilla krasligt på en liten planet skölpte
så det var kanske något fel på den.
Jag kom till dyckerskåpet efter några
minuter och så kom det fortfarande

De eenmalige dagreus har i stiftet
falkenbergskor och i stiftet
sig och de sådana byggnader, som i

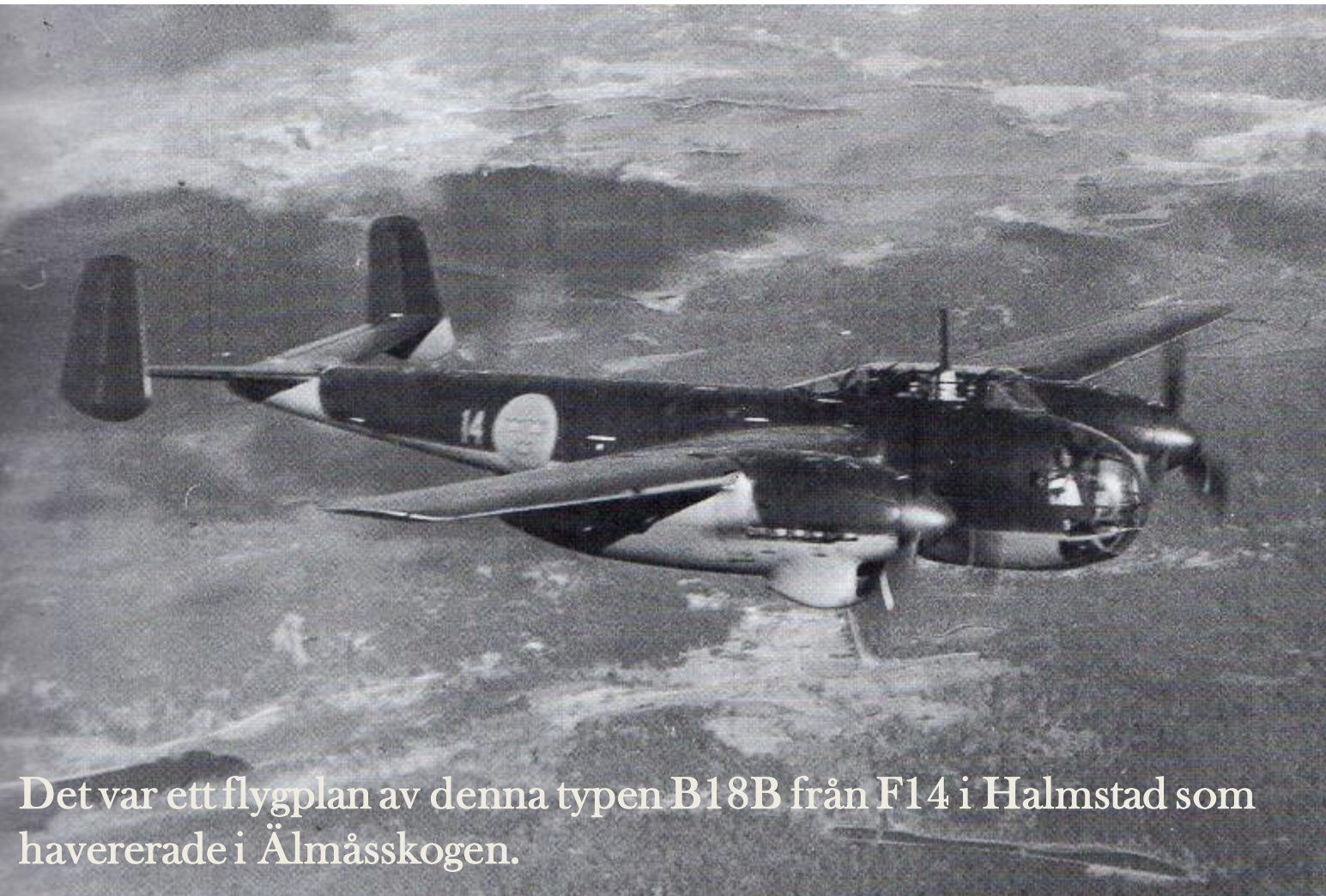


Prisaffinnet vid F. 14 i Hålsjö
modellar på MX i betygssat. att 30 m.

or Septe tilles højt, de tyngst med
skibstilt med mander og 10000 vasker
sæt 400 på de store skibe, men i det
til, der tyngst lige 10 150 og 1000.
200 og de største skibe højt over til-
beredning af skibe, som vil være
sværet over landstøder, kystværter,
indvandrere og m.

Mellersta östern blir världens oliecentrum

På morgonen den 3 juli startade flygföraren värnpliktige korpralen Kjell Gustav Pettersson och flygsignalisten furiren Sven Egon Engström från F14 i Halmstad för att göra en navigeringsflygning med beordrad flyghöjd 400 meter. Navigeringsrutten var F14 - Herrljunga - Grebbestad - Vinga - F14 men uppdraget fick ett tragiskt slut i Älmåsskogen.



Det var ett flygplan av denna typen B18B från F14 i Halmstad som havererade i Älmåsskogen.



Kjell-Gustav Pettersson



Sven Egon Engström



Haveriplatsen.

På nedslagsplatsen låg flygplandelar spridda på ett stort område. Flygplanet hade av allt att döma kommit nästan lodrätt ner mot marken.

Endast några trädtoppar omkring 20 meter från nedslagsplatsen var avbrutna och ingen ”gata” hade plöjts upp i skogen. Flygplanet slog rakt ner i ett stenröse, varefter det sedan åkte vidare till ett andra stenröse blott några meter därifrån.

Ur det förstnämnda stenröset vräktes två stenar på omkring ett ton bort. Båda motorerna kastades cirka 100 meter bort från nedslagsplatsen. Delar av flygkroppen, vingarna och stabilisatorn låg ganska väl samlade kring nedslagsplatsen. När brandkåren kom till platsen fanns det inte mycket att göra och det var inte ens lönt att köra upp till olycksplatsen med brandbilen, varför endast ambulansen körde fram.

Så här ser det ut på platsen för flyghaveriet för 65 år sedan.



19.11.2012 14:02

Lite aluminiumplåt som någon lagt upp på en sten är det enda spår man kan se från den tragiska olyckan den 3 juli 1947 då två unga killar mister livet.



19.11.2012 14:02

Ögonvittnen berättar.

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.

Haverirapporten.

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—Grebbe stad—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 styrestrecket är treor eller nollor: 30—330, 0 och 3, och styrestrecket kan i vissa lägen skymma en siffra). (ff: vpl ff, k/GFSU:1 fsig: fu)

Det var stor brist på flygförare på 1940-talet.



Silverflygaremärket.



Flygsignalistmärket.

Bristen på flygförare var stor i början av andra världskriget därför startade en så kallad reservflygskola där man med början 1940 utbildade värnpliktiga flygare 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 Pettersson 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.