



Den 11 mars klockan 07:15 startade åtta B 17C ur första divisionen F 12 från bana 15 vid krigsflygfältet i Hallviken, där divisionen och flottilstaben tillfälligt var baserad under en övning. Flygplanen var utrustade med skidställ och starten skulle ske med klaff och övereffekt på motorn eftersom det var vindstilla och flygplanen i divisionen var utrustade med åtta 50 kilos bomber var. Då banorna var snötäckta har en bredd av cirka 40 meter röjts och vältsats i banans längdriktning. På ömse sidor av banan fanns snövallar. Som nummer fem i divisionen startade löjtnant **Lennart Wiklund** (överst), 26 år från Bälinge, och flygsignalisten **Hannes Nyberg**, 22 år från Huskvarna. Wiklund började i Flygvapnet sommaren 1939 som officersaspirant. Efter GFSU vid F 6 tog han sin officersexamen våren 1942 och placerades vid F 6. Hösten 1942 placerades Wiklund vid F 12 och hade vid haveritillfället 947 flygtimmar. Nyberg började i Flygvapnet hösten 1941 som signalist vid F 3. Han förflyttades till F 12 våren 1943 och påbörjade sin flygsignalistutbildning i maj 1944.



Då Wiklund startade har flygplanet haft sporren i marken under hela startförloppet. Sporren har lämnat ett spår som legat närmare den högra skidan än den vänstra, vilket tyder på att ett kraftigt sidroderutslag åt vänster givits av Wiklund under starten. Omedelbart innan fältgränsen girade flygplanet åt höger och kolliderade med ett ladvärn och havererade. Besättningen omkom vid haveriet. Haveriet orsakades av att Wiklund försökt lämna för tidigt och därmed kommit ut vid sidan av den snöröjda ytan. Flygplanets stjärt har då pressats ner i den djupa snön och bromsat hastigheten. Då Wiklund gav sidroderutslaget för att häva giren har flygplanet tvärat och sporrans motstånd i snön blivit så stort att flygplanet, trots fullt gaspådrag, inte uppnått lättningshastighet. Wiklund var ovan vid start från snöröjda ytor med ett flygplan som dels var tungt och dels utrustat med skidställ. Ytterligare två flygplan ur divisionen havererade i starten av likartade orsaker. Besättningarna i dessa flygplan undkom oskadda.

Carlson var 19 år gammal från Stockholm. Han började i Flygvapnet som värnpliktig flygförare i februari 1945. Efter sin flygarexamen i oktober samma år placerades han vid F 14 för GFSU på B 18. Carlson hade vid haveritillfället 175 flygtimmar varav 12 på B 18.

Andersson var 21 år gammal och uppvuxen i Helsingborg. Han började i Flygvapnet hösten 1943 som signalist vid F 12. Våren 1945 placerades han vid F 14 och påbörjade hösten 1945 sin flygsignalistutbildning på B 18.

Haverierna orsakades av att divisionen under ombaseringen mött sämre väder än väntat och av bränsleskäl tvingats nödlända. Detta beroende på att flottiljchefen och divisionschefen inte vidtagit tillräckligt grundliga och nödvändiga förberedelser för flygning i rådande väderförhållanden. Speciellt eftersom man var medveten om att plötsliga väderomslag i Norrland var vanligt förekommande vintertid.

De har inte heller tagit tillräcklig hänsyn till divisionens utbildningsnivå. Stora delar av divisionen bestod av oerfarna GF-SU-elever med 12–70 flygtimmar på B 18. Ingen instrumentflygning eller divisionsflygning hade övats på B 18 vid F 14. Haverikommissionen ansåg att en ombasering under rådande väderförhållanden med så oerfaren personal var olämplig.

Både flottiljchefen och divisionschefen dömdes till åtta dagars arrest för tjänstefel.

Den 15 mars – B 18B ur F 1

Klockan 14:03 startade en B 18B från andra divisionen F 1 med avsikt att utföra en instrumentnavigering. Vädret var delvis klart med god sikt. Flygningen var planerad att utföras på 1 000 meters höjd.



Fanjunkare
Birger Odehag



Värnpliktige
Harry Ohlsson



Sergeant
Ture Persson

Förare var sergeant Ture Persson. Som flygsignalist medföljde fanjunkare Birger Odehag och som spanare med placering i nospartiet värnpliktige Harry Ohlsson. Den sistnämnde var egentligen passagerare som beviljats tillstånd att medfölja.

Persson var 29 år gammal från Herrljunga. Han började hösten 1935 i Flygvapnet som flygmekaniker vid F 3. Sommaren 1941 påbörjade Persson sin flygutbildning och genomförde därefter GFSU på S 16 vid F 3. 1944 överflyttades Persson till F 1, där han omskolades till B 18 och hade vid haveritillfället 550 flygtimmar varav 105 på B 18.

Odehag (f. Persson) var 32 år gammal från Karlskrona. Som fjortonåring började han vid Kustflottan som skeppsgosse. Efter utbildning till radiotelegrafist överfördes Odehag sommaren 1937 till Flygvapnet och F 4. Odehag påbörjade våren 1938 sin flygsignalistutbildning vid F 1 på B 3, innan han överfördes till F 7 sommaren 1940. Sommaren 1944 flyttade Odehag tillbaka till F 1 och tjänstgjorde som flygsignalist på B 3 och B 18.

Den medföljande passageraren, Harry Ohlsson, var nyss fyllda 21 år och hemmahörande i Vansäter. Under 1945 ryckte han in vid F 1 för sin värnpliktstjänstgöring. Ohlssons uppgift under flygningen var att spana efter andra flygplan i luften.

Navigationen gick via Katrineholm - Uttersberg och tillbaka till Hässlö. Förutom ett startmeddelande från flygsignalisten förekom inget radiosamband med flygplanet, vilket inte heller var planerat.

Vid 14:50-tiden sågs flygplanet av ett större antal vittnen komma flygande på ostlig kurs på en uppskattad höjd av cirka 500 meter. Flygplanet påbörjade en relativt brant vän-



Nedslagsplatsen vid haveriet den 15 mars med en B 18B ur F 1.