



Og så var der vores  
belgiske veje, der  
løb for sig selv.



Søndelig d. 28 APRIL KOM DE LÆNGE-  
ventede "BIRDIES" - og følgende billeder vi  
saw overtagelsen fra hin legemlidsrige dag.  
Et par parade. Generals - ambassadøren - forvarsminister  
og ja - se selv.





STATIONSCHEFEN · MOTTAGER · DEN AMERIKANSKE  
( MUXOLL )      AMBASSADØR      COE.



HONOR FOR FINERNE.



FRA PARADE.

↓  
Kew  
day





GENERAL TAGE ANDERSEN MODTAGER SIN MODEL.



GEN. RAMBERG.

GEN. T. ANDERSEN.

GEN. SANDERS.







LANDETS AVISER KAPPEES OM AT FORTÆLLE LANDET  
OM DET STORE NYE DER ER SKET I KARUP  
OG OMSTÅENDE VIL VISE EKSEMPLER PÅ DETTE

THE STORY OF THE  
) (AWK.

VOV - UOV.



LØRDAGS  
AVISEN



## Klar til start i en af luftvaabnets nye fotojagere –

Der arbejdes nu med den moderne »Thunderflash«, der kan fotografere fra stor højde baade dag og nat. Danmarks luftvaaben har faaet de første otte af en serie paa 10 »Thunderflash«, som USA har skænket til vort forsvar. De otte fly er stationeret paa flyvestation Karup, og herover ses flyverløjtnant K. E. Hansen klar til start i en af dem. Inde i bladet fortæller en artikel om luft-fotografering.



WHAT A BIRDIE!



HN EGGERS OF MUXOLL



TIA MINDE ON 2. SQD. RAF.

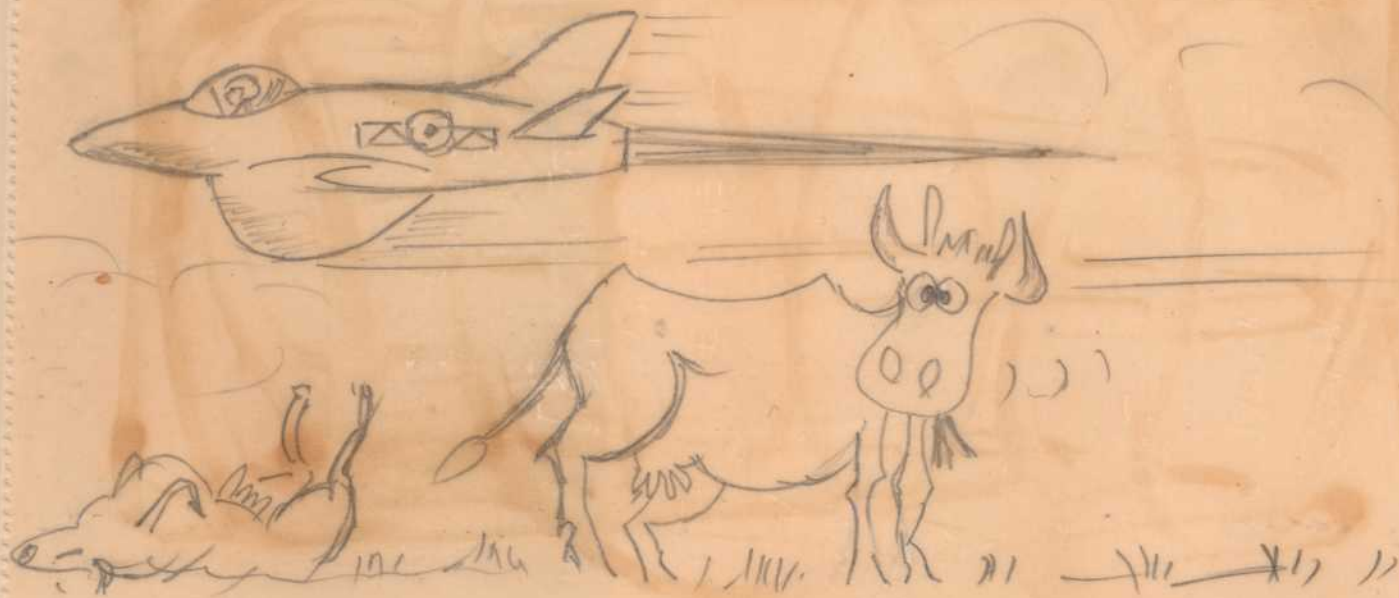


THE OLD JOB



THE NEW JOB

DANISH MILK PRODUCTION  
DECREASED DURING THE  
LATTER PART OF AUGUST.



(MAX KELLY.)

MK.

WEAR  
THE RIGHT  
CLOTHES  
FOR THE  
[OCCASION]



NOR

EGE

JON



THE HIGHEST!

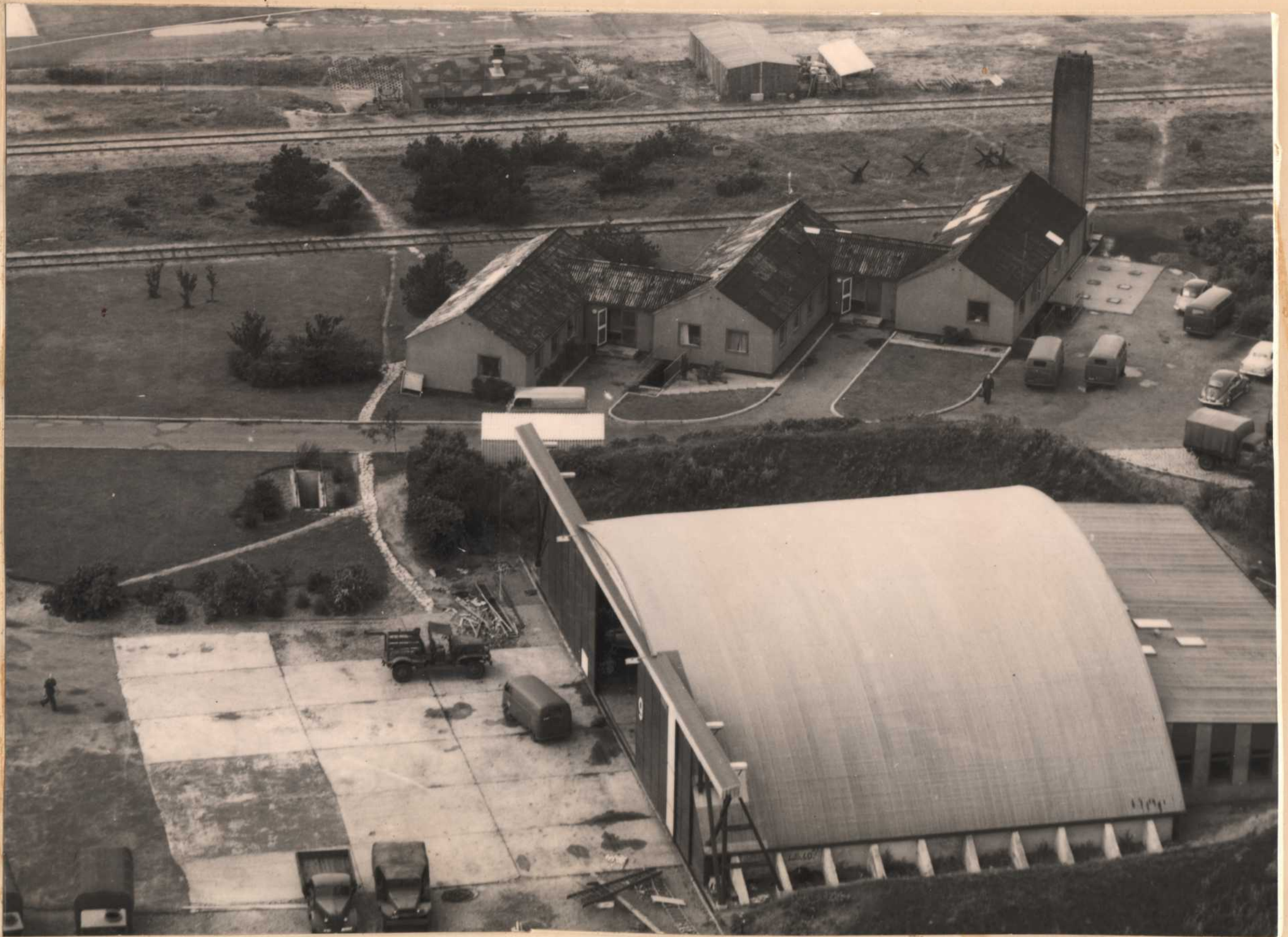
THE LOWEST!

THE FASTEST!

W: deltoz i Jagerpris demonstration  
of i Exbit demonstration

THE BEST!

FR / PR - FLIGHT.



Ege Cauder på Bornholm

# Første danske jetfly-landing på Bornholm

Bagagedrengen fra Rønne lufthavn i 1946-47 satte i går Thunderflash-fly ned i lufthavnen som sikkerhedslanding

## I DAG UDSKIFTES JET-MOTOREN

RØNNE

Uden større opmærksomhed satte kaptajn V. K. H. Eggers i går sin R. F.-84 F-Thunderflash-maskine ned i Rønne lufthavn. Det er den første danske jet-landing i lufthavnen. Den havde karakter af det, flyverne kalder en sikkerhedslanding.

Normalt bruger jet-maskiner omkring 3 km bane til start og landing, men kaptajn Eggers er en erfaren Thunderflash-flyver. Ved landingen brugte han faldskærm som bremse. Elegant satte han maskinen ned på landingsbanen og rullede et øjeblik efter op foran lufthavnsbygningen.

Umiddelbart efter afgav kaptajnen rapport til sine foresatte om sikkerhedslandingen. Den var foretaget, fordi han mente, der var uregelmæssigheder ved motoren. Landingens skete ved middagstid, men oplysningen herom blev ikke givet videre, og først da rutemaskinen kom, blev en større kreds kendt med jet-landingen.

**DC-3 kom med ny motor**  
Falck dækkede i går maskinen

til, og mandskab fra flyvedetachementet har siden holdt skarp vagt ved jet-maskinen. I aftes ved godt 21-tiden kom en DC 3-maskine fra luftvåbnet. Den havde en ny motor med og flyvemekanikere. I morges gik det flyvetekniske mandskab med assistance af Falck igang med at skille maskinen ad, så motoren kunne tages ud. Under de ugunstige vejrforhold måtte Falck senere på formiddagen slæbe maskinen hen til hangaren, således at bagpartiet på maskinen var under tag. Her kunne mekanikerne arbejde. Det skønnes, at udskiftningen af motoren vil tage det meste af dagen.

Det er meningen, at kaptajn Eggers, når maskinen meldes klar

igen, vil starte herfra. Det bliver den første jetstart fra Bornholm.

### Bagagedrengen

Kaptajn Eggers er midt i tyverne; han er søn af oberstløjtnant Eggers, der umiddelbart efter russernes afrejse gjorde tjeneste på Bornholm. Han var her ret længe, og sønnerne holdt i sommertiden meget til i lufthavnen. Her hjalp den nuværende kaptajn til med at bære passagerernes bagage ud til maskinen. Nu er han efter en halv snes års forløb vendt tilbage og kom denne gang med egen maskine — og blev dermed første danske jet-pilot, der satte sin maskine ned i Rønne.

høgh

**Elektrolux og Nilfisk**  
fuldkommen som nye. Samt demonstrationsmaskiner kr. 125,00. skriftlig garanti som på fabriksnye. Gerne konto.  
Demonstreres over hele søn dag og aften uden købetvang.  
Ring til **Rønne 1350.**  
Støvsugereksperter,  
Rosenvej 8, Rønne





DET NORSKE SKOESKIB CHRISTIAN RADCLIFF

Selve anskaffingen til de nye modeller  
blev ledet af 2 amerikanske instruktører  
JOHN + ANDY. - Et par første flyve.

Der flyves på fuld kraft for nu kommer søu-  
mmer og dermed turen til Tyskland.

Vi skal "rottere" med 2. sgd. fra Geilenkirchen  
og på sin måde at vi sendes 2 fly + 4 piloter  
+ teknikerne og englændene går ligeså.



Her følger rotationen for.

EGE - JON - KOR - NAK.

Vores dagbojsmand (KOR) på turum beretter følgende:

Dagtemp.  $93^{\circ}\text{F} = 34^{\circ}\text{C}$  afgang Karup kl. 1008. d. 3/7-57.

Autovest til Geilutkirche (GK.) d. 3/7-57 kl. 13<sup>15</sup> ankom vi til GK, i en C-47 fra RAF. Vi blev modtaget af Sgt. commmander Smartley. Efter de første formaliteter var overstøt startet. Skitserne på dens første job. kl. 14<sup>15</sup>A var alle klar til at forlade hangarområdet, idet onsdag eftermiddag er helliget sport (hvilket vil sige alle holder fri-eftermiddag - en god ide). Efter indkvartering blev lønmen indbetalt (10 stk til officerer + femstue, 8 stk for osgt + Mh) på dag fra 100 havde alle fri.

Drak og kor fik en enestående modtagelse, der startede med den første drikt kl. 14<sup>00</sup> og den sidste kl. 23<sup>00</sup>, ind imellem en drikt p. kvart (næsten). Vi havde konstant en af 2. sgd's piloter ved vores side, der opfyldte et behov som helst ønsket vi havde. Jeg tror Naki's sævel som min egen opfattelse af englænderne er blevet revideret en del.

Fra 15<sup>30</sup> til 17<sup>00</sup> opholdt vi os i swimming poolen. Svært vidt, var der ingen tekniker der blev sendt. Svad modtagelse angik (spring Jacobsen.)

2. dag. 4/7-57

Dagtemp.  $94^{\circ}\text{F}$  Alle mødes i hangar kl. 08<sup>30</sup>. NAK og KOR tog til Met. BRIEF. Derfor gik turum til "DIR. TRAFFIC CONTROL". Inden vi blev sat ind i stationens flyvekontrol. kl. 09<sup>00</sup> - 09<sup>30</sup> var vi tilbage i hangar hvor vi planede alt med kort osv.

kl. 11 skulle chefen og John ankomme med deres fly, så vi kunne starte ved lille forening hermed, men traditionen tro ankom de først kl. 14<sup>15</sup>. De blev modtaget af Esko's mesthermander og det meste af personalet, der vist aldrig havde set

in foto F'oo F'one (A+E) Alor hurtigt muligt gjort  
da Naks og Kor hurtigt skiftede i luftens for at vise mig  
at F'one ikke lider af de samme skavanker, som Sweif  
der 90% af tiden opholder sig i hangar. Indledt var  
ups på 8, så ved 15<sup>30</sup> tiden var kun kor på vej i luftens.  
Turen med ad startbanen var ret spændende, da vi var  
varemt at det meste af banen blev brugt. Initial climb  
lige så spændende, da man ikke var rigtig klar over om  
vill flyve og stige, eller blot sætte sig som en halvtung  
at have orienteret sig lidt gik turen til et af lavflyverne  
råderne, hvor man for rundt som en skid i et par  
både som. Lots of Fun. Flyvetid 1:00. Efter thess gik til  
swimmingpool, det eneste sted på base, hvor vandet ikke  
alt for meget. Aftenen startede naturligtvis i barne og de  
ud til et par små tyste steder. (Flyvetid for dagen 3:  
3 sortier)

3 day 57-57.

Daytemp stadig høj 35°C Dagens arbejde begyndte kl.  
Chefen og Jim gik til met briefing. Derfra til Air Traffic control  
den samme omgang som Naks og Kor havde igår.  
Vi andre stilledes i hangar. Begge F's ok. Naks og Kor  
fået tilladelse første gang til en navigation og low pass over  
vings områdene (boy oh boy). Ved 10 tiden steg vi i luft  
efter at have fået en briefing af chefen. Vejret var  
at være ekstremt hårdt med plask og hele vejen over  
Phuoi og Phuoi distriktet, der var oplyst med til vejret  
landede igen kl 11<sup>15</sup> og 11<sup>20</sup>. Turen var meget lærerig for  
begge, thi vi lærte at uden en finger på kortet og  
på øje, der følger med hele tiden, ville man ikke  
blive lost. Selv slapp jeg løs ved Phuoi og mit radio  
også hjælp. Det var igen en spændende landing, da  
fra downwind kamp kunne se runways. Naks landede  
kl down på 507' en, da de omtrent visse oplysninger  
over vores rate og sink og lign. Begge af ok.

Ege og Jim tog den sidste tur, der gik ud på det samme  
kl ca 12<sup>00</sup> startede de og efter at ha hørt Naks og mine  
takes came the by tiger up in our Boss; man skulle  
rise og hvordan man kom hjem uden radioer  
altså på kortet blev trods det det lykkedes for os

af fingrene og et par stratoslagere øjne, der var  
som tæppe. (Hvis øjnene ikke var stratoslagere  
det tidspunkt blev de det på final, hvor der ganske  
raske frimtonede en Hawkes Hunter jæt blow (værd  
\$), så man ikke nok der var no, der var lidt f.o. på  
flyvekontrollen. GFA'ne virkede osse ad h. til da for kom  
med lignede man også en hile vulturo, man jøfelse gælt  
lyledes flyvekontrollen for syntes bannu så kort ud så  
man poppede drag chintu Englandsere argrede sig  
over ikke at have set det. De landede kl. 13<sup>30</sup> KA A  
af på slavgrov.

Nate tog af i KA-E ca 14<sup>30</sup> på samme tur, der jøfot  
ok KA-E af på opstart. Dagen sluttede i bare AB  
Hos: 6<sup>30</sup> sortus: 5.

d. 67-57.  
Dagtemp 32°C.

Idag startede vi ikke dagens arbejde for 0900 A. Thi englandsere  
havde for vane, at bruge lørdag formiddag til undervisning,  
drilling drill og lig, således havde vi fra 0930 til 10<sup>15</sup> flykmanding  
af svenske maskiner, kl. 1100. kørte Ege og Kore på udkøb i  
Heelen, der ligger i Holland. Kl. 12<sup>30</sup> inviterede Ray (NK) Jon og  
Wak på en biltur til Maastriek (Holland). Vi havde således hver  
for sig en fornuftig lørdag eftermiddag. For aftenen havde  
Ray, Tre og Spike, Lovell og Kelly planlagt at tur til Heelen, hvor  
aftenmaden skulle nydes. Vi ankom til Grand Hotel, Heelen  
ved 20<sup>30</sup> tiden og havde således lige tid til at drikke for maden  
blev bestilt, hvilket var noget af et problem, for mester  
køtkødsudt var død, anden køtkød var syg eller noget i  
retning, så det var begrænset hvad vi kunne få. Til sidst fik  
vi dog maden, hvor retterne vekslede fra fiske frøjtur til  
kylling. Ja, hvor sørgeligt det end lyder var det Ege, der  
kunne rojes med de fiske frøjtur (slavetings grøn tomme);  
men et par glas GENEVER + Hollandsk SNAPS reddede aftenen  
for ham. - Turen sluttede i officersmessen og fortsattes  
her til den lyse morgen af Nate og Kore. Det måde endog  
få en svømmetur i poolen kl. 05<sup>15</sup>.

RP

Berretto om Potatene ms. 20

Tuesday d. 20 Aug. 57.

Afgang fra Karup kl. 1050 A. Med C-47.  
Undervejs blev vejret dårligere og dårligere og  
vi landede på Geilenkirchen med BCA-control  
i 300-400' skyhøjde 3 km. vis kl. 1345 A. Passerede  
et par skovene på final.

Blev modtaget af Sgt. Mortley, Platoon  
Pl. Halfacree og flere af piloterne ved eskadrillen,  
samt vi ikke kendte. Ved ankomsten indbetalte  
Man beer til officerer og oversergenter for 6 dage.  
Underholdsvis 10 sh og 8 sh pr. Mand pr. dag.

Efter velkomsten blev alle Mand transportet  
til messerne, hvor vi fik lunch. Derefter blev  
vi indkvarteret og fikber på vore værelser indtil  
5 o'clock tea.

Efter dette middag forsvandt aftenen i  
en duft af Whisky og tykt Joppel beer. Hele eskadrillen  
var kaldt sammen i Messen for at modtage os  
på bordig vis med beeren. Alle danskere var sam-  
let indtil kl. ca. 2330. På dette tidspunkt

gik Hilmar hjem, Man og Rip tog med Sgt Mortley til hans hjem og de øvrige blev i kassen til ca. 2330. På vejen hjem fra messen besøgte Berthelsen ca. 5-6 barakker før han fandt hjem til sin egen. Ved ca. 0030-tiden var alle Mand i seng. Vejret har været elendigt hele dagen. Konstant regn.

Tuesday d. 21 Aug 57.

Alle Mand blev vækket kl. 0700 med klee på sengen, hvorefter den typiske Maud tog vore sko og påsede dem.

Kl. 0830 tog HUK, MAN og Rip til Met-briefing og derefter i eskadrillen. Hilmar mødte i eskadrillen og Berthelsen og Roland Hansen gik henholdsvis til flykvarteren og fotosektionen. Før middagen gik med udpakning og forberedelse til flyvning. Kl. 1000 blev vi præsenteret for Wing co. flying, Davis.

Kl. 1120 ankom Ken og hen med vore to RF-84 F'er. De blev modtaget af Flt Dick Green. Onsdag eftermiddag er Sportsdag og alt ar-

bejde slutter kl. 1200. Basen åbner kl. 12<sup>15</sup>

Efter en hyggelig lunch strøg alle danske ind fra basen. Mann, Berthelsen og Møgel piloter fra 2 sqd. til Aachen, hvor de blev til næste morgen. Ken, Lür, Lenn og Roland besøgte samtlige baser i omegnen og Hilmar og Rip tog med Sr. Mortley på en langtur til Mansheim og Belgien.

Flyvetid: 2:10.

Torsdag d. 22 Aug. 57.

Efter met-briefing fik alle piloter en briefing om flyvningen her på Geilenkirchen. Derefter fløj LUR og MAN en sektor-reece. Roland har hele dagen prøvet at recover fra sin bar-tur, men det er endnu ikke lykkedes. Desværre har han også glemt at tale dansk. Hilmar og Rip var i formiddag med Sr. Mortley en tur til Holland.

Efter lunch kørte Berthel sammen og gik i seng, dog kun, for at være klar til i aften. Da flyvningen skulle begynde efter lunch

niste det sig, at der var knækket en helt på KA-C's  
vestre skov til hovedlykt. No. er derfor US.  
Det synes ~~er~~ ~~en~~ ~~lind~~ ~~landings~~.  
Provede at komme i forbindelse med Karip,  
men det lykkedes ikke før 17.

I løbet af eftermiddagen fløj KEN og HEN  
en sector rejse i KA-B.

Aftenen blev af alle tillært i messen ind-  
til kl. 22, hvorefter KEN, LUR, HEN og Berthel  
tog en TAXA til Aachen. So DM. hver vej.

Flyvetid idag: 4:15.

Friday d. 23 Aug. 57.

Fire mand fra Aachen kom hjem kl. 0700  
med TAXA og Mæde lige i seer for "the bat-  
woman" kom med Morgenstuen. Kim MAN  
er helt fit for flyging til Morgen. Alle  
andre er en smule "rusty". Man fløj et  
pas om formiddagen og et mere om  
eftermiddagen sammen med LUR. Rejsen  
tog det stille og roligt for at forvæde  
Nale ankom med KA-G og fik KA-C med hjem. Ingen

til den store sgd. fest om aftenen.

Ke. 1930 Mødtes alle i learen og ke.  
2000 fik vi middag med diverse mine. Efter  
middagen samledes vi atter i learen. Det  
er meget for drinks at danskerne kan få lov  
til at bestå selv. Her på aftenen havde vi  
beer-race og her vandt Danmark selvfølgelig  
med en hul flaskelængde. Senere spillede  
jimmy på klavert og alle fik idlevest sanghæf-  
ter. Veldig god <sup>midde</sup> ~~ide~~ at få samlet et selskab på.  
Man blev optaget i 2 sgd. ved at drikke den  
store pot på 5½ Carlsberg på ca. 1½ min.

Efter "the long drink" ejected han gennem  
vinduet for at vande blaster i ca. 15 min.  
Derefter kom han atter ind, gennem et  
andet vindue, mere livid i hovedet end  
den danske julesne. Ke. 0330 var der kun  
5 mand tilbage med learen, derefter de 4  
danskere. Det lykkedes alle 5 mand at  
komme vel i seng.

Flytid idag: 4:15.



fredag, d. 24 Aug. 57.

Hele fynstateren har lirket og vi tillagte alle formiddagen i Sengen til kl. 10.00. Ken tog med St. Mortley til Heerlen. Senere kom Bertheleen også dermed, mens Hilmar tillagte eftermiddagen på forskellige præst i omegnen. Han fik derfor ved Ljankamsten navnet "puffeye" fredag aften var alle samlet i messen. Der var stort besøg af kvinder og mænd ved 24-tiden kom der lidt dans igang. En veldig hyggelig aften. Igen var danskerne de sidste i køen. Alle mænd var især ved 0430-tiden.

Sengen fejring idag.

Sunday, d. 25 Aug 57.

Alle mænd var atter lange, men nåede dog morgensmaden kl. 0959. Spillede derefter lidt Wist i messen.

Kl. 1200 kørte Bek og hans kam, som er på besøg i week-enden, sammen med Ken til St

Martley. Her og Roland spiste hos Dick Green med kniv og gaffel samt store, våde, rindende tomatoerne. Efter Middagen kørte de til Messen, her mødte de Ken og Hilmar gænde. De var tude og lufte hvingerne. Det lykkedes dem at hængere deres Melishy- og almatlede begerer ind gennem vognruden, hvorefter Dick i rasende fart kørte dem til Valkenburg i Holland.

Bertelsen og her var til middag hos Ken Pinder. Efter Middagen tog han dem til Maus-haus. En smuk ley.

Man og Rip var med Spike på en pub i Teveren. Man og Spike blev her, men Rip tog til Zeilenkirchen og herfra til Messen.

I Messen var alle danske indtøgen Man samlet. Ken, Roland og Hilmar gik tidlig i seng, mens Bertelsen, Danny og Rip tog til Sleerlen på 3 forskellige danske restauranter. Ved ca. 24-tiden kørte de til Maxim i Aachen og her blev herfra med ca. 3-tiden. Suger flyvning i dag.

Mandag, d. 26/8-57.

Alle Mand mødte på deres arbejdstider kl. 0830. Ken og KEN fløj en "weather recce" i lavflyvningsområdet. Derefter fløj de samme et foto mission hver. Vejret var ret dårligt flere steder, så enkelte mål måtte opgives.

Om eftermiddagen fløj LUK og MAN 2 foto-pas hver. Målene er små mindemøller, broer og flyvepladser.

Kl. 1730 ringede farret og sagde, at de havde modtaget et May-day-call fra MAN. Han var lost, men landede ok på Saesterberg i Holland. Han fik ordre til at blive over-night.

Alle Mand gik i biografen om aftenen, fik derudover en drink i baren og gik i seng.

Flyvetid: 10:00.

Tirsdag d. 27/8-57.

Mit-briefing kl. 0830. KA-B er uds på booter pump  
Ken ringede til Karup for at få et nyt fastøj

hermed. Vi møder kn. Ege's hermed ved 15-tiden.  
Man kam hjem fra Soesterburg kl. ca. 1000.A.  
her fløj en fotomission i formiddag og her  
fløj den næste lige over middag. Man skriver  
rapport om sin flyvning igår. Den skal af-  
leveres til englænderne. Ken og Man skal  
med til Wing co. flyvning kl. 1530 angående  
MAN's flyvning igår.

Ege ankom med KA-C. kl. 1512 A.

Om aftenen var alle samlet i messen  
indtil ca. 20-tiden. Da kørte Bertelsen og Rip  
med Spike til Heerlen. Kl. 2359.59 nåede  
de atter opasen og kørte til Teveren for at  
få en stille ol. Da de kørte derfra, mødte  
de Ege, Ken, her, Poland og her gående fra  
basen til Teveren. Her og her gik dog hjem  
igen, Mens Ken, Ege og Poland kørte til Gæken  
indtil kl. 0500 morges. Ege stod udenfor---!!---

Flugttid: 3:40

Onsdag d. 28/8-57.

Kære dagbog!

KW. Zegers fulod os kl. ca. 105A. ellers ingen flyvning i formiddag på grund af dårligt vejr. Vi har besøg af noget "højt bras", chefen for reconnaissance i 2 AF. Englanderne lavede en demonstration for ham med hurtig-fremhaldning af filer, samt "hurtig-lob" (speed-run) af 2 stk. Swift med afterbumer.

Kl. 12 holdt vi fri resten af dagen, det er sports eftermiddag.

Vi tilbragte resten af dagen i messen og på kvartererne.

Ingen flyvning idag.

Torsdag d. 29/8-57

KUR og LEN fløj Formid med nogle belgiske kampvogne. Kun her kan ligen med fotos. Senere skulle Ken og Man flyve, men kun MAN fløj, da det var dårligt

vejr ved Ken's mål. Han fløj istedt en lino-  
overlap nær Aachen for at finde vragdele fra  
en crashed Luft. Det lykkedes ham dog  
heller ikke at få disse fotos, skødt p.g.a. dårligt  
vejr. HUR prøvede derefter en vert IMC. Også  
her var målet Aachen. Ved hjemkomsten viste  
det sig, at filmen var revet i stykker.

Den belgiske armé har ringet og sagt, at de  
var særdeles tilfreds med vore flash-reps, samt  
fotos, som blev afleveret med en AOB "Auster".

Om eftermiddagen gik HUR igen på  
en low level IMC-mission til Aachen, mens  
her udførte en navigations- og fotomission.

Om aftenen var alle mand inviteret til "Rue  
Halfacree" place. Vi var ialt 20 mennesker,  
deraf 7 frøer damer. Det blev en valdig  
fin fest, med masser af god mad og drilo-  
kvarer til. Vi medbragte 2 flasker snaps,  
samt alle "ød" med vilkørlig. Vi spiste dog  
ikke for hel. 2300, så det blev lidt sent  
inden de sidste fandt hjem. Alle var

i temmelig godt humør. Rip optrådte i spejlskæ-  
leirrettet med liden kamsten. Frygtelig.

Flytid idag. 4:45.

Fredeg, d. 30/8-1957

Ken ~~fløj~~ fløj en mission ~~over~~ i formid-  
dag. Ken måtte abortere, da hans MC var 45  
på speed-brake. Han fløj sin mission lige  
over middag, mens MAN fløj en anden  
foto mission på samme tid. Ken afsluttede  
dagen med en foto mission.

Om aftenen var vi med til messen middag.  
Alle befalderne var i galleri og danskerne  
skiftede til hvid skjorte. Middagen varede ret  
langt ca. 2-timer og efter dette herlige  
måltid samledes alle, som sædvanligt,  
i køen.

til middagen deltog frøiden os der var  
her i forvejen, 2 stabs officerer fra 7th, Maj.  
Hansen og BOR. De ankom i 2 stk. straight  
Wings fra 726.

Flyvetid i dag: 4:55.

Torsdag, d. 31/8-1957.

Vi mødte i II Sgd. ved 9-tiden. Der er ingen flyvning idag. Vi rydder bare op og checker film. Ved 11:30-tiden gik alle hjem. Om aftenen var hus og hen hos S/L. Morley, mens de andre dandere opholdt sig i baren. M. M.V. Hansen og Bør tog hjem igen idag.  
Ingen flyvning idag.

Frederdag, d. 1/9-57.

Alle Mand holder en stille og rolig søndag. Vi pakker, spiser og ta'r en lille tur i baren. Alle Mand var tidlig i seng.  
Ingen flyvning.

Mandag, d. 2/9-57.

Ken og hør tog af kl. 10:00 A. og vi andre vendte på C-47. Den ankom kl. 1:00 P og vi vendte tilbage til Karup kl. 19:00 A.  
ankom.



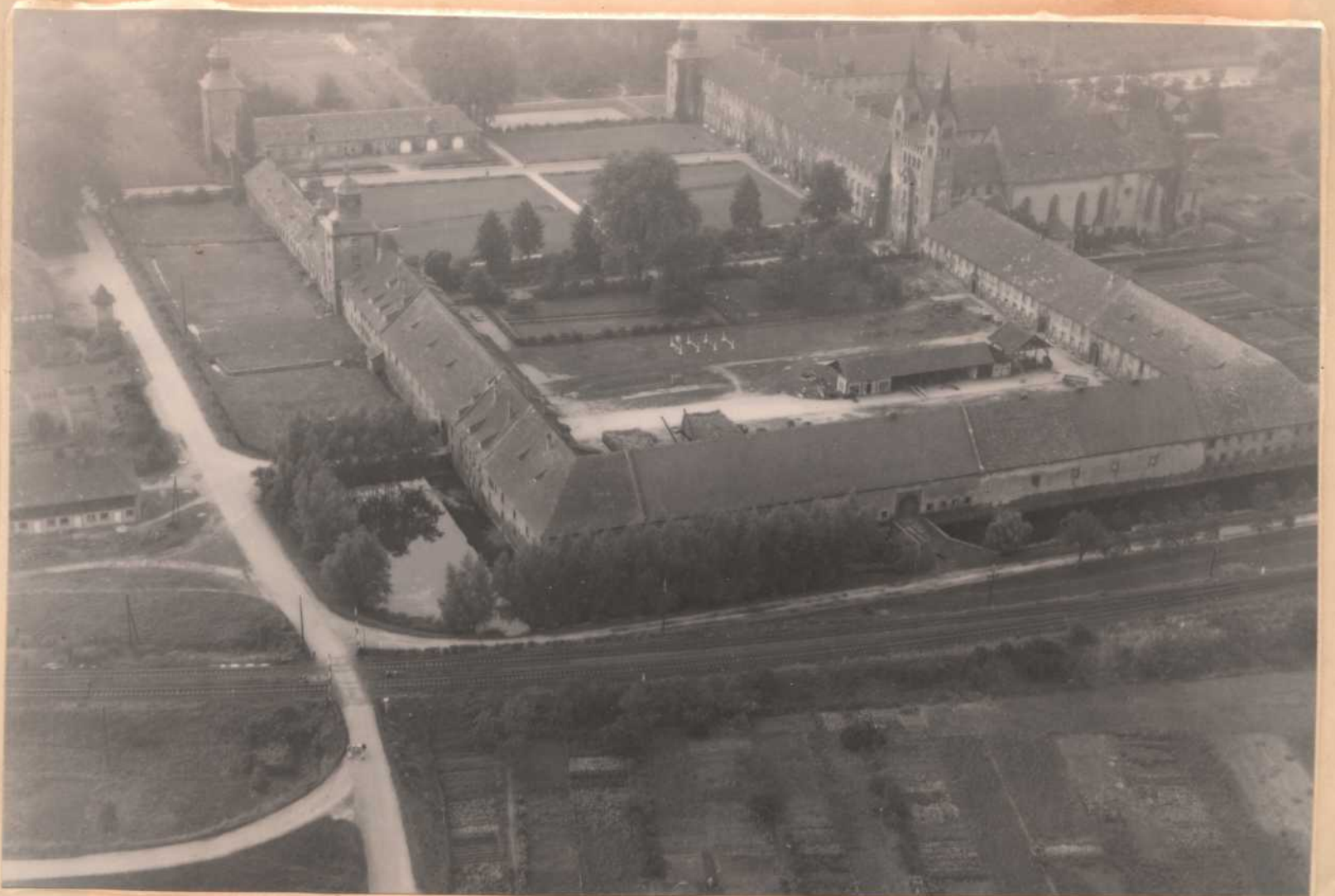


ROTATION GEILKIRCHEN. NO. 2 skd.

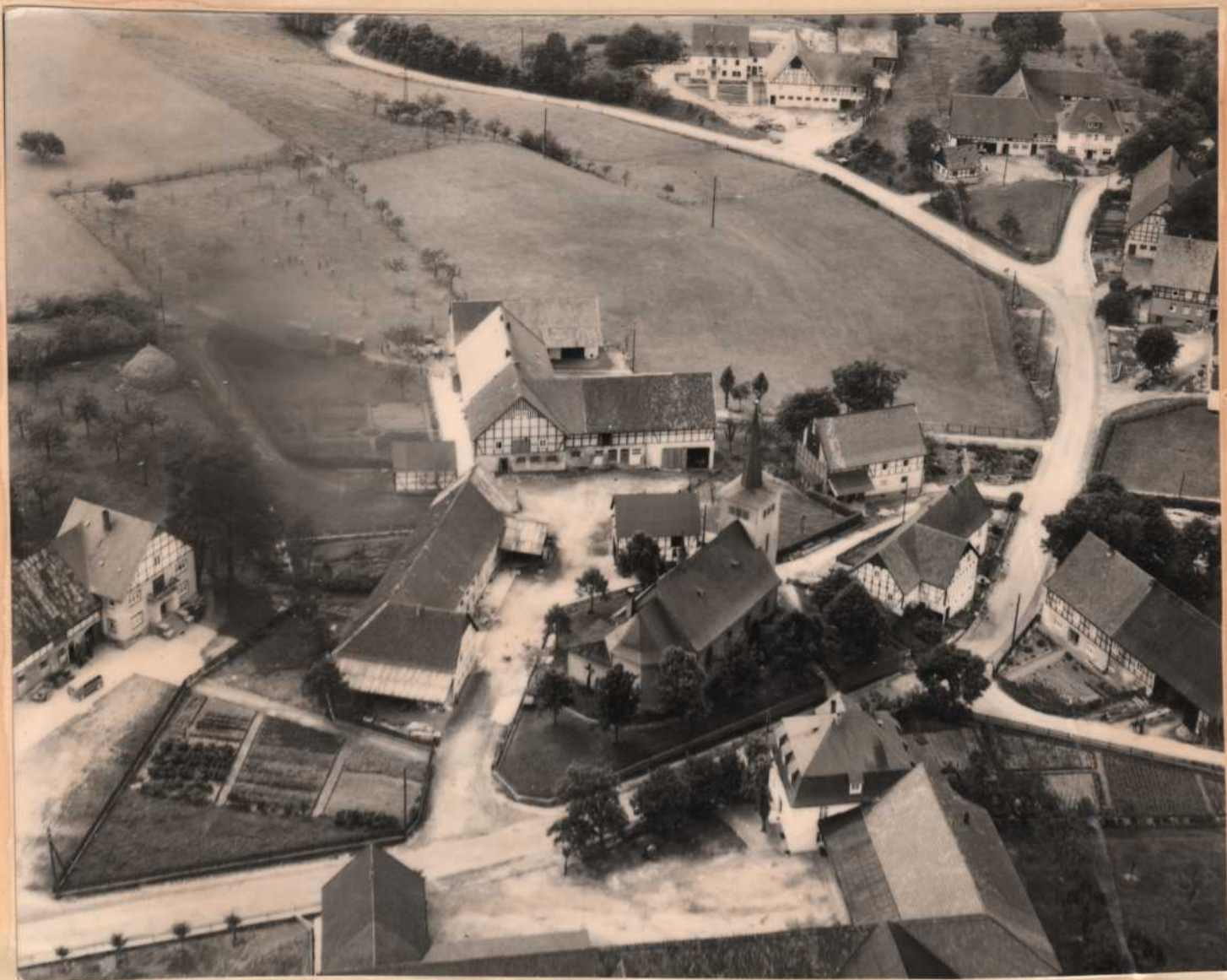
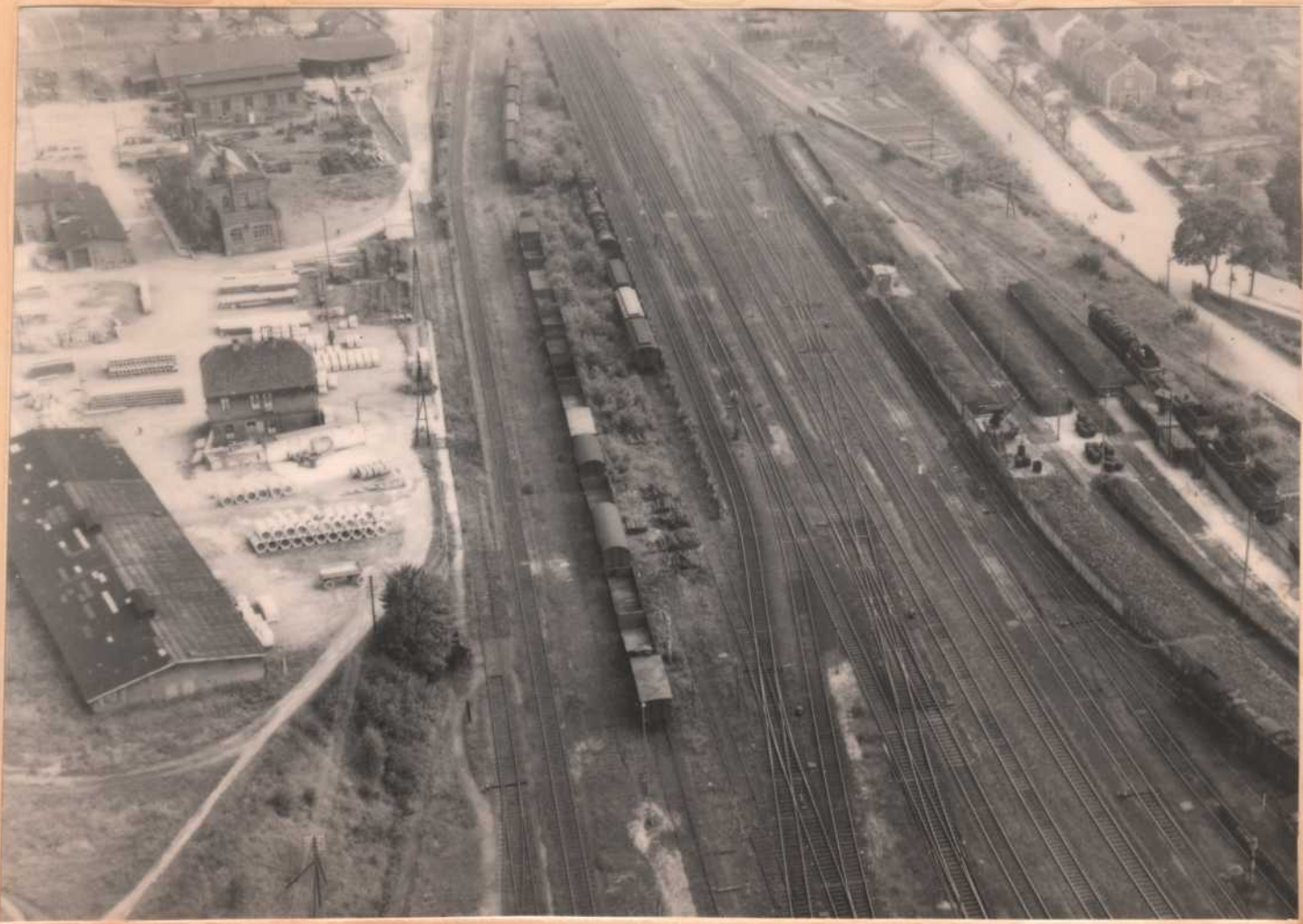


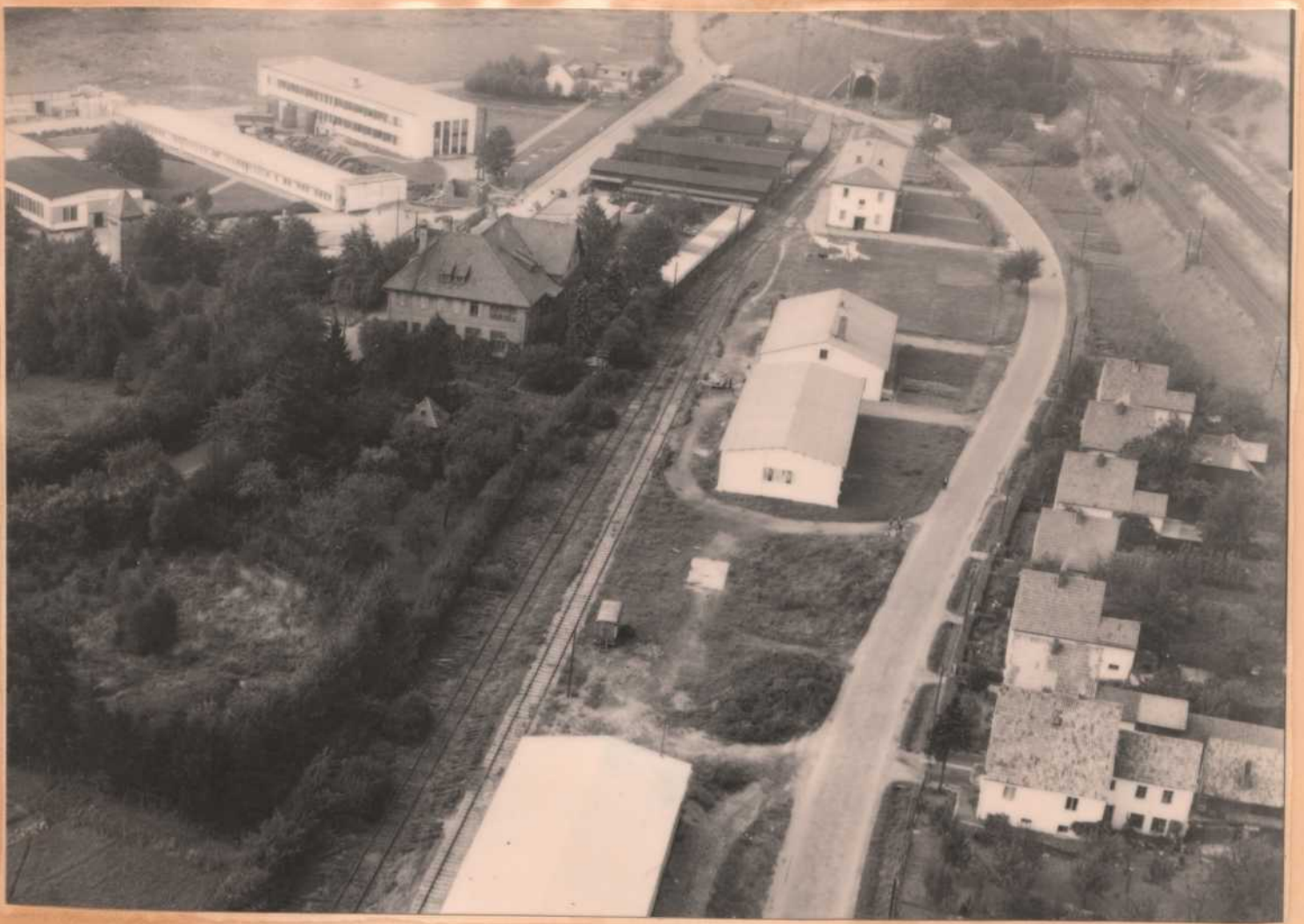
WÄNNER - DAM

PRINCE PA° BILLIEER FCA  
ROTATION 1957.



Photograph of  
the  
railroad







Søndag d. 7/7.

Alle havde vel forstået at meget for 1200 var det uigen ude af sektionen

Nak f. eks nåede ikke engang at få lunch, der ellers først slutter ved 14 tiden. For resten af dagen havde Ray Tie og Spike planlagt en lille tur til Monschau, der ligger tre kvarters kørsel sydover. Byen ligger afsides og er på alle sider omgivet af træbevoksede skrånninger og på toppen af disse skimtes resterne af en meget gammel borg. Igennem byen løber der en meget lille idyllerisk flod(hm) hvor samtlige klorset udløb udmunder. Udover denne skavank er byen hyggelig og smuk at se til med sine gamle krogede gader, bindingsværksbygninger og smalle broer. Efter at have beset og smagt på herlighederne ( Amstel beer og sandwiches) gik turen tilbage til Aachen, hvor aftensmaden blev indtaget i den belgiske officersklub. Ved 11 tiden gik turen tilbage til Geiles og et par drinks, der kl. 24 endte med et bad i swimmingpoolen.

Mandag d 8.

Vejret er blevet køligere med thunder storms noget hen af sommervejret i Danmark.. Kl ca. 0900 startede chefen i KA-E, hvor fejlen ved opstart skulle rettes. Kl ca 1015 tog Kor af i KA-A på en kombineret Nav og Foto miss. Slavegyro skulle samtidig checkes. Den var u/s saa kl. lidt over tolv strøg Jøn afsted til Karup i vores sidste luftfartøj, vi regnede dog med at se dem begge igen inden aften. Teknikerne holdt eftermiddagen fri og Nak og Kor tog i swimmingpoolen indtil kl tre. Kl 16 havde Nak en speciel briefing på en mission der skulle af næste morgen kl 0730 a. Kl 1650 landede chefen i KA-E og en halv time senere landede Jøn lige midt i en Thunderstorm, nice landing no chute. Kl 1800 fik vi en lille briefing af chefen om en fotokonkurrence vi ~~skulle~~ skulle deltage i i morgen. Aftensmaden blev nydt hos Ray. Her skulle Spike, vores inder, lave maden. Indisk Carry og kylling med allehånde kradse og gode ting til. En dejlig spise for dem der kan tåle mosten og har stærke maver. Det kneb for Kor. Kl 1130 tog vi udmattede hjem.

Tirsdag.

Kl 0800 startede Nak i KA-E på form d. Målet bestod af camouflerede army styrker syd for Monschau. Kl 0935 tog Ege afsted på den første full house mission, hvor et par broer og radar sites var målene, og den gamle ørn klarerede til max point. Kl 1045 tog Kor afsted på samme mission hvor alt forløb hæderligt, med undtagelse af Zero fuel indikation efter landing. A/c u/s. Og så strøg Jøn afsted med A på en full house, og udover at han blev lost og kom hjem og meldte a u/s på Main boosterpump skete der intet. Den sidste mission tilfaldt Nak, men på grund af a/c situationen nåede han aldrig i luften trods ihærdige forsøg. F. eks nåede han på sidste forsøg halvvejs ned af startbanen, med med 96% rpm som max. foretrak Nak at blive på jorden. Ja dette var faktisk dagen. Kl 1650 skulle Jos ankomme med KA-C og så tage KA-A med hjem næste dag. Kl 1700 fik vi besked om at han var løst og low på fuel, så vi gik rundt med alle venlige tanker indtil kl 1735, hvor der kom besked om at han var landet på en belgisk base 50 miles vest for Geilenkirchen. En Sten faldt fra vore hjerter og Ege Og Jøn Kørte i en rescue bil derover for at høre nærmere facts. Jos nåede ikke Geiles den dag. Dagen sluttede som sædvanlig i baren.

Onsdag.

Onsdag formiddag var meget rolig, to luftfartøjer u/s og det tredje stående i Belgien. Vi regnede så småt med at se Jos i løbet af formiddagen, men da pladsen han besøgte hverken havde fuel olie eller noget Feren kunne bruge måtte det først bringes frem. Han landede på Geiles i løbet af eftermiddagen. Onsdag eftermiddag dyrker englænderne sport, hvilket vil sige: every body gets an afternoon off. Vi benyttede os af chancen, rekvirerede en bus og tog til 2nd TAF headquarter i Rheindalen, hvor vi for på indkøb. Konerne skulle også mærke at vi havde været udenlandsrejsende. Vi havde dog kun tid til at tilbringe tre timer her, så de store indkøb blev det ikke. Aftenen gik i messen med raflen og drinks.

Torsdag.

Vejret var meget diset omkring pladsen. Ved 9 tiden tog Kor af og 15 min. senere Nak. For dem begge drejede det sig om QGH+GCA på Wahn, Laarbruch og Geiles. Missionen forløb uden større dramatik.. Chefen og Jos tog af ved 1030 tiden. Chefen på fotomission og Jos retur til Karup. Ved et tiden tog Jøn af på en kombineret nav og fotomission. Denne mission skulle alle mand ud på, så vi bagefter kunne sammenligne vore resultater. Turen var: til vejrkryds nordøst for Wesel - Buldem?- Berleburg- En tunnel- Beckem vejrkryds- Appelfylsen- En fabrik i det ødste øde- Stadthohn- Geiles. Jøn måtte skære de sidste punkter af, grundet på fuel mangel. Ved 1300 tiden tog Ege af på en foto miss. i KA-C for englænderne. Under landingen brød main wheel bearing sammen. A/C u/s. Nak nåede ikke at følge Kor på vores fælles tur grundet på C som ikke blev færdig, da hele den indre del af hjulet skulle udskiftes. Dagen nedte as usual.

Fredag.

Vi startede dagen med et luftfartøj u/s. Kl. 930 startede Nak på dagens første mission. Det var en fortsættelse af vores lille konkurrence fra igår, : Ved 1030 tiden landende han igen og brugte dragchutem. Turen var forløbet uden uheld af nogen art. Kl 11 tog chefen af på den samme mission. Landing kl 1210. Kl 1115 ankom to f-84g fra Karup, med de manglende reservedele til KA-C. Piloterne var Holst- Sørensen og flyvesikkerheds-officeren fra Karup. De blev her middagen over. Operationsofficeren og chefen var oppe at hilse på Gr.kp. Holmes før turen gik tilbage til Karup igen. Lidt før 3 tog Jøn af på dagens sidste fotomission.

Fredag aften var den helt store aften hvor der skulle afholdes en Dining out dinner for 234 sqd (hunter), da de skulle rejse fra basen. Kl 1930 startede selskabet med en cocktail og et good evening , sir til den ældste tilstedeværende officer. Kl 2000 gik vi til bords for at nyde livets materielle goder. Ved 0930 tiden startede aftenens taler og de vare ikke få. Som sidste mand holdt Ege en lille tale, hvor han sagde et par velmenende ord om ideen med sqd. rotationer og hans håb om at man næste år udvidede programmet. Ligeledes takkede han for den tid vi havde haft og lovede englænderne en god tid når de ankom til Karup i august. Herefter sluttede middagen og the game was on. Sidste del forløb som en messemiddag på Karup med øl, spil og fribrydning på græsplænen i pæne engang så hvide skjorter.

Lørdag.

Idag holder alle lang weekend oven på festen i går, så dem der er tidlig oppe kan nemt tælles. Det bør dog bemærkes at chefen var oppe til breakfast og præsterede at køre ind til Geiles og tilbage igen inden 1030. Ved lunchtid begyndte man igen at skimte kendte ansigter, ellers gik hele lørdagen med at recovere. Efter dinner startede de der kunne endnu i baren. Folks store sorg er jo at de ikke kan få drukket chefen rigtig plakatfuld.

Søndag.

Dagen har været yderst rolig. No nothing has happened to day.

Mandag.

Kl. 10 tager Nak af i E med den primære opgave at atge en mosaik af en lille by øst for pladsen. Det var første gang vi skulle bruge C-4 control med IMC, så resultatet kunne blive hvad det skulle være. Men trods højden der kun var 1000 fod airspeed 25okts blev billederne gode. Næste mission tilfaldt chefen, der gik en tur til lavflyvningsområder 3-4-1-2. Kl 1430 tog Kor af i E på samme mission. Ved tretiden tog Jøn med T1e til Holland for at gøre turens sidste indkøb. Om aftenen havde vi et lille drikkeparty i anledning af vores snarlige afrejse. De fleste nåede at komme helt godt på mærkerne inden festen fortsatte for de der kunne i den nærmeste flække

Tirsdag d. 16-7

Ja, så oprandt dagen, hvor turen igen går tilbage til gamle Danmark. Jeg tror nu forøvrigt at de fleste glædede sig trods alt. Chefen og Kor fløj C og E hjem, og så snart planlægningen, nedpakning og alt ( især alt) var klart strøg de i luften- den sidste lavflyvningstur var begyndt for denne omgang. De ankommer til Karup kl 1200 med den dyrbare last i behold. Kl 1512 lettete vores C-47 fra Geiles med alle mand ombord og kl. 1805 landede de i Karup med anden piloten ved roret i en meget kraftig vind, der fik vores sjæl til at ryste i dens inderste, da vi vi kurede hoppede og skiddede ned ad runwayen. Men vi var hjemme og vores mission i Geilenkirchen var endt.  
----- en dejlig oplevelse-ø-----

Jos har givet et lille udkast til efterårsøvelsen; en væsentlig del af manuskriptet mangler desværre.

## Efterårsøvelse 1957.

Tirsdag. Øvelsen startede d. 17/10/57 for flugthens velkommerende, og tuden store guidningen flyttede den ud i området, som blev operativt kl. 1700. Derefter fik hold II fri til onsdag kl. 1300. Hold I tilbragte aftenen stille og roligt, hyggeligt sammen i opstelt telt.

Onsdag: Hold I startede onsdagen med en uzerkunde (BARBO) formation. Senere fik Bak & Kew en foto mission. De skulle teste et 36" kamera. Ege fik senere en test i flyvning, medens resten spiste Eges stænk, som blev rustet på vor gamle udmærkede barbeque. Senere tilbragte vi (Hold II) aftenen ved den varme ketchelovr. Kl. ca 2400 udbød kigen for aften.

Torsdag

Alle hold I stillede til briefing kl. 0430 i W. ops. Efter briefing spiste vi en god gang sammen og vi gik på ringerne. Vi fik 5 missioner lige fra morgenstunden og måtte derfor have hjælp fra hold I og det blev for, der var den heldige. Grundene til denne mangel skyldtes at Kew kom til at udfordre Roland til en mindre brydekamp. Det blev Kew der måtte med ned natten, med det resultat at han beskadigede sine skuldre på en stål bjelke. Det viste sig blev til morgen at skuldrene måtte til røntgenfoto og afslutning. Resten af dagen fløj vi til Norge og Norge - af alle Norge - Pyk.

Fredag modte kl. 1300 2 mand måtte hjælpe hold I med flyvningen. Bak mistede et hjul i landingsafslut. Flyvningen hele dagen foregik på Norge. FTK mål . . . . .



La laude vi et hille party hnd Jerrze Hullabasto  
overdroy os modellan of RF-84F Thunderbolt —

— well done —



Poland - Hausen



duw hrv.



KOR.



JON



NAK



LEN.



MAN.



KREN



JOS.



Ege



NOR.



Balc



10N Holst - Sorenson.



Holmwood Nielsen



Rupp



206



206



Hos - STEVE - HIMAR - GEORGE - VAL.



*Vin Rip Beck*



*Vin Rot. Mark*



*Mark - Len - Rot - Man*



*Rip George Ege*



*Hilmar - Steve*



*Steve - George*



155

155

1108

Edge

Dup

Len

Rob

100  
man de selv bestemme.

Paa sig har Flygtningene et lille Kompas til Orientering, lidt Medicamenter, hvis de skulde komme til Skade i et Pigtraadshegn eller lignende, og med Hensyn til Føde fik de i Formiddag inden Starten fra Karup udleveret en diminutiv Levnedsmiddelpakke — en saakaldt Nødudstyrspakke —, der viste sig at indeholde Kiks og Chokolade. Af Fenge har Flygtningene kun faaet hver en Daler, der ikke maa bruges til at stille Sulten, men kun til evt. Telefonopringninger, som maatte blive nødvendige. Ja, og saa har hver Mand faaet udleveret et Fyr-tøj!

En af Karup-Piloterne, som nu er Flygtning, fortalte os en munter Historie: — Under en tilsvarende Flugtøvelse gemte en Pilot sig i en stor Høstak paa en Mark med Masser af Høstakke Han lagde sig træt til Hvile i sit Skjul, men hørte straks efter noget puste i den selvsamme Høstak. Hvad kunde det være? Saamænd en anden Pilot, en anden Flygtning, der havde udset sig samme Høstak ...!

## LED I UDDANNELSEN

Saadan kan man komme ud for morsomme Episoder midt i det anstrengende Liv som Flygtning, og saadanne Solstrejf luner naturligvis. Men ellers vil det nok blive saa som saa med Morskaben. Det er et haardt og et krævende Job, Piloterne og Navigatørerne har givet sig i Lag med, men det er ogsaa Meningen.

Hele Øvelsen er, siger man i Flyvertaktisk Kommando, et Led i Uddannelsen af disse Folk, som i givet Fald kan komme ud for, at det, der i Øjeblikket kun er en Øvelse, bliver bitter Alvor. Derfor gælder det om paa Forhaand at være skolet i den Slags Ting!

Man nærer heller ingen Tvivl om, siges det her i Karup, at alle Flygtningene nok skal gøre deres yderste for at klare sig paa Trods af enhver Vanakelighed. Den ikke særligt opmuntrende Skæbne tilfangetagne vil komme til at friste i Flyvestation Vandels underjordiske Bunker, skal nok faa hver Mand til at gøre, hvad han formaar, før at undgaa denne Skæbne.

HARRY LUDVIGSEN.

hvis Chef er Generalmajor K. Ramberg. Øvelsen startede i Middags Kl. 12, da et halvt Hundrede danske og norske Piloter og Navigatører supponeredes kastet ud fra Maskiner paa Stribe tværs over den nordligste Rand af Midtjylland. I Virkeligheden kørtes de ud i Omraaderne og



Chefen for Flyvertaktisk Kommando, Generalmajor Ramberg

Piloterne og Navigatørerne kommer fra alle de danske Flyvestationer. I Gaar Eftermiddag blev de

hvorfra de i Søndags begav sig ud som Flygtninge, og Flyvestation Vandel, er der i Luftlinje 65 km, men Flygtningene kan meget vel komme til at trave 100 km eller mere, inden de naar Vandel — hvis de overhovedet naar saa langt i Løbet af de tre Døgn. Øvelsen varer. Den afblæses paa Fredag Kl. 12.

## I SKJUL OM DAGEN

Lige inden Flygtningene gik i Lag med deres Opgave, talte vi med flere Piloter fra Karup. En af dem sagde: — Jeg er da klar over, at man skal prøve at holde sig skjult — eventuelt sove — om Dagen og saa marchere om Natten. Men da baade Politi, Hjemmeværn og Militær er ude efter os, gaar det vist ikke at benytte Landevejene. Jeg tror, man er nødt til at tage Turen ind over Marker, igennem Skove, over Aaløb osv., hvis man vil have blot en lille Chance for at naa hel-skindet ned til Flyvestation Vandel.

Men Politiet, Hjemmeværnet og Militæret er ikke de eneste Faktorer, der er sat ind i Eftersporingen af Piloterne og Navigatørerne ud over hele Midtjylland. Styrker fra Jordforsvaret paa Flyvestationerne Karup og Skrydstrup vil ogsaa deltage i Klapjagten paa Flygtningene, og yderligere beder Flyvertaktisk Kommando den civile Befolkning i det midtjyske Omraade om to Ting:

- 1) Giv ikke Flygtningene nogen Form for Hjælp.
- 2) Anmeld tværtimod Flygtningene til Politi, Hjemmeværn eller nærmeste militære Afdeling.

Gode Kaar faar de ca 50 Jet-Piloter og Jet-Navigatører ikke. Blandt

(Fortsættes Side 8)



Tre Jet-Piloter fra Karup — tre Flygtninge i tre Døgn!



Med et "Shure"  
was a good

Party

Muh skatens af.

Der skulle være  
E ~ E ~ E ?  
Så var anisun  
der og en →



Karup-Piloter i »Flygtningedragt« studerer Landkort — og diskuterer deres Muligheder!

## Jetpiloter

(Fortsat fra Forsiden)

de deltagende Karup-Piloter er det dog ogsaa den almindelige Opfattelse, at kun meget faa, om overhovedet nogen, vil have Held til at bane sig Vej frem til Flyvestation Vandel. Hele Midtjylland vil i den Grad være spækket med Observatører og »Klapjægere«, at det vil være mere Held end Forstand, hvis en Flygting naar Maalet i Vandel.

Bliver en Flygting taget undervejs, føres han dog alligevel til Flyvestation Vandel, hvor han sammen med eventuelle Kammerater vil blive »spærret inde« i en underjordisk Bunker, hvori der hverken er Vinduer eller elektrisk Lys. Derimod Masser af Mørke. Men der er tørt! Her faar Flygtingene Lov at sidde — idet der dog heller ikke er noget at sidde paa ud over Gulvet. Os bekendt faar de tilfangetagne Piloter og Navigatører heller ingen Mad. De vil derimod nu og da blive hentet op til Afhøring ... Først naar Øvelsen afblæses paa Fredag Kl. 12, slaar Frihedens Time for Flygtingene.

### ET LILLE KOMPAS

Flugten foregaar i Flyverdragt — altsaa den Overtræksdragt, som Piloter og Navigatører benytter under deres Flyvning. Imidlertid er de hverken forsynet med Hjelme eller

# Blandt Jet-Piloter paa haardt Arbejde

I Middags Kl. 12 startede den spændende, men krævede Flugt- og Undvigelses-Øvelse med Vandel som Maal

(Fra vor udsendte Medarbejder)  
FLYVESTATION KARUP, Tirsdag.

Det skal nok blive ganske spændende, men næppe lige morsomt at være de Jet-Piloter og Jet-Navigatører, der i de kommende tre Døgn som Flygtinge skal søge at trænge igennem Fjendeland — Midtjylland — frem til Flyvestation Vandel.

Der er Tale om en storstilet Flugt- og Undvigelses-øvelse, arrangeret af Flyvertaktisk Kommando i Karup

blev her sluppet løs — med alle gode Ønsker!

fløjet til Flyvestation Karup for at samles her tillige med de norske Detlagere, som ankom til Karup i tre Sabre-Jets. Man diskuterede — efter en Instruktion i FTK — livligt Mulighederne for at klare sig igennem det midtjyske Omraade ved Flyvestation Vandel, man kiggede paa Landkort, og hver især lagde — saavidt det nu lod sig gøre — Slagplaner.

Nogen nem Opgave er det ikke, man har sat Piloterne og Navigatørerne paa. Imellem de Punkter,





og så troos julew med  
masser af lusew - og her  
er et par stykew.

WISHING YOU A VERY HAPPY CHRISTMAS



from NUMBER 2 SQUADRON R.A.F

The Officer commanding a Officer, T.R.P.R. Flight

Wishing you Every Happiness

for

Christmas and the New Year

from

Lie & Hanne Retief