



Kuttebrødrenes Saga

Kuttebrødrenes Saga er samlet og fortalt af major Bent Bæhr

Det følgende er dels en beretning om egne oplevelser og dels materiale, som andre kuttebrødre velvilligt har stillet til rådighed.

Jeg startede oprindeligt mit militære liv i Søværnet, hvor jeg den 20 april 1949 mødte på Kyst-mathskolen på Lynæsfort nær Hundested. Efter et år her kom jeg til Kongelundsfort på Amager, hvor jeg som math blev kanonkommandør og underviser af værnepligtige menige.

Der var i mellemtiden sket det, at Hærens og Søværnets Flyvetjeneste søgte flyveelever, og da jeg havde været til optagelsesprøver (se "Plan for undersøgelse af flyverkadetaspiranter 1950-II") og var blevet fundet egnet, mødte jeg den 12 november 1950 i Værløselejren.

Forskolen i Værløse

Jørgen Majnlund (MAJ) har i anledning af holdets 40-års jubilæum beskrevet tiden før og derefter så godt:

Den 12 november 1950 var en søndag. Diset, rå og trist, som en søndag kan være i den kedsommelige tid mellem sommerferie og julehelligdage. I vel et halvt hundrede hjem ude i provinsen var der opbrudsstemning. En søn af huset skulle rejse hjemmefra. - -

"Den håbefulde tåbe vil være flyver!" - - "Jamen jøsses da, Vorherre bevares, - altså!" - - "Hvor kan du?" - - "Det er et helt anderledes mandfolk, der skal bruges til det!" - - Efterfulgt af hånlige hovedrysten. Omtrent sådan var tonen små to måneder før, da det forvildede unge menneske drog af sted til optagelsesprøve i København og på Østerbrogades Kaserne en uges tid grundlagde venskaber ved Houlberg-pølsevognen på den anden side af gaden. Pølserne kunne fortæres uden brug af rationeringsmærker. - - "Og så taler man om disse nymodens jetmaskiner, - - hvor-

dan kan du komme på slige vanvittige foretagender?" Mors sidste formaning med tårer i øjnene: "Du passer altså på, siger jeg dig!" Man mandede sig op og tog afsked med målbevidste skridt.

Banegårdens særlige dampfyldte kulosatmosfære af rejse og oplevelser var anderledes denne dag. På folkeregisteret havde man forevist sin mødebefaling som beordret. Man boede ikke mere her. Fremtidige besøg ville være besøg og intet andet, sådan var det. Rationeringsmærker med talon fra 13/11 lå i tasken. Et meget vigtigt punkt fremgik det af mødebefalingen. "Tror sådan et skvatmåset konekadever, at han kan blive flyver uden smør og suktermærker? – HVA-BE-HA'R!" Det var jo i sergent Peitersens æra.

Da toget satte sig i bevægelse, og man havde kigget farvel til de kendte silhouetter af den by, der havde været ens hele omgang i godt en snes år, listede man sin mødebefaling op af tasken for igen at forsikre sig om, at intet var glemt, og konstaterede ved samme lejlighed at mor - foruden en god madpakke til rejsen - også havde pakket et par af fars "Jens Lyner" samt lidt mundgodt. Lidet vidste man, at denne "varme tanke" ville blive højaktuel inden for de første 12 timer af den ukendte fremtid.

"Forsvarsministeriet har bestemt, at De kan indtræde som elev på Flyveskolens Elementærkursus 1950 – II. I den anledning skal De give møde i Værløselejren d. 13/11 1950 inden kl. 1200."



Sådan stod der. - - Tænk engang, på højeste sted var man blevet vejet og fundet tilstrækkelig let til at måtte forsøge sig på vejen til det himmelske vingesus.

Værløselejren

"De kan blive indkvarteret i lejren natten mellem 12/11 og 13/11 d. å., når De melder Dem ved elementærkursus inden kl 2100 d. 12/11". Hvilken omsorg allerede!

Ved ankomsten til vagten et par timer før den stipulerede tid med sidste chance for overnatning ved ingen her noget om et elementærkursus. En løjtnant bliver tilkaldt, og ved brug af en telefon finder han frem til, hvor man havde tænkt sig, at vi skulle forlægges følgende dag. "Så må man vel også kunne få de fremmødte civilister anbragt der i nat", er nok hans tanke. Da vi når frem til bygningen, er den slukket, lukket og låst samt mørk som et mausoleum. Den hjælpsomme løjtnant kommer efter nogen tid tilbage med en nøgle og vader indenfor for at tænde lys. Højt lydende forbandelser kommer væltende ud af mørket derindefra, idet han må trække støvlerne efter sig på de nyferniserede gulve, der som fiskelim klistrer til sålerne. Knold og Tot havde været der lige før fyraften. Vi får os installeret i et par af stuerne, hvor der, foruden etagesenge kun er klamme madrasser og skråpuder. En lille kakkelovn til at varme, men ingen brænde, brunkul eller deslige. Temperaturen ude som inde lidt over frysepunktet. Iført alt det tøj, vi havde, "Jens Lyner" – de heldige af os – overfrakke, sko, sokker og baskerhuen trukket godt ned over ørerne tilbragte vi natten mellem madrasser, som var bygget op med skråpuder i siderne, for at vi ikke skulle blive mast. Det tog sin tid at komme i omdrejninger, da solen igen stod op

over et tungt skyld, som ingen varme lod slippe igennem.

Kl. 1200 stod en broget flok, med røde næser og ører, på række og slingregeled for at tage de første kommandoer i den militære tilværelse som "FLASP", flyverkadet-aspirant. To måneder med et gammelt tysk mausergevær, et halvt knækket halmstrå og en lille marineflyvervinge på hvert ærme. Altså iklædt Søværnets uniformer, kommanderet af hærofficerer og kornetter samt en oversergent med to sølvbjælker på skulderstropperne og kasketten overordentlig på snur.

Flyvevåbnet var 1 måned og 13 dage gammelt, da vi tiltrådte. Vi var dermed Flyvevåbnets første flyverhold.

Aksel V. Duch (DUK) husker Værløse på denne måde:

Jeg kom først til Værløse den 13., så jeg gik glip af overnatningen med skråpuderne. Hvad jeg husker er, at vi stod under et træ i den klamme, rå luft i vores cottoncoats med papkufferterne ved siden og ventede på, at nogen ville komme. Een eller anden uniformeret hertug havde sagt, at der skulle vi vente. En premierløjtnant kom forbi og sagde, at vi var helt forkert på den. Flyveskolen var på Avnø, Værløse havde ikke noget med "sådan noget" at gøre længere. Den lille gruppe, jeg stod sammen med, diskuterede betuttet, hvad dette mon betød, da en premierløjtnant i uniform M 1923 slubrede forbi med skrårem, spidsbukser og gummistøvler. Han stoppede brat op, kiggede undersøgende på os og forsvandt for at komme tilbage ca. 10 minutter senere - denne gang udstyret med ridestøvler.

Det var Rosgård. "Pudse støvle". År senere blev det mig fortalt, at han havde glemt, at vi skulle komme den dag. Han troede, det var den følgende dag. Han fik os stablet op i dette slingregeled og holdt en lille tale, introducerede instruktørerne og sørgede for, at vi blev anvist køjepladser og skab. Behandling af kakkelovnen blev gennemgået, og så marcherede vi til depotet, hvor vi fik vore flotte kradsulds matrosdragter udleveret samt udslidte tyske M/98 geværer, bajonetter, gamacher og stålhjelme. Så til spisning i en bygning, der vistnok i tidernes morgen havde været mejeri, hvor vi fik gule ærter af en beskaffenhed, jeg var fuldstændig ukendt med. De var som en slags solid budding. Min sidemand, en stor jyde, syntes, det var pragtfuldt.

"Morgenstund har guld i mund." Jo, tak. Iskold mælk og havregryn, derpå noget sæer kaffe og brød med marmelade, så tilbage til barakken og ud i gården med hjelm, bajonet, gamacher og gevær. Afmarch og den frygtede kommando. "Giv agt. Løb!" Så skovlede vi hele flyvepladsen rundt, prustende og svedende. Nogle fik maveproblemer, andre gav op. Det sidste stykke vej var selvfølgelig op ad bakke. Kunne du ikke klare det efter to uger, blev du hældt ud. Når vi fik orlov, brugte jeg det meste af tiden til at løbe.

Så kom dagen, hvor vi fik de små vinger med sort skjold og anker. Jeg husker, at jeg blev travlt optaget med at sy de små vinkler på for forskellige, der ikke kendte nålens brug. Jeg tog vist to kroner for to ærmer.

Det var en broget skare, som den 13. november 1950 trådte an på Forskolen til Hærens og Søværnets Flyveskole på Flyvestation Værløse. Ud af 62 elever på Elementærkursus 50-II var der 3 løjtnanter og 2 kornetter fra Hæren og fra Søværnet 3 mather. Resten var unge mænd, som ikke før havde været i berøring med

militærlivet, men som var optændt af den hellige ild og ønsket om at blive pilot, og som blev iklædt Søværnets uniform.

Forskolens chef var premierløjtnant A. Rosgaard, fader til den senere chef for Flyvertaktisk Kommando. Næstkommanderende var løjtnant-r J. P. Andersen, og herudover var der de to delingsførere, sekljt. Jensen, 1. deling, og sekljt. Brandt, 2. deling, løjtnant N. T. O. Rasmussen (NATO-Ras) samt officiant Clausen (tror jeg). Endvidere kornetterne Christensen, Messerschmitt, Lunde, Agger og Knud Sandorph Petersen og to mere, som jeg ikke husker navnene på. Disse kornetter var korporalskabsførere for os elever.

For en math, som allerede havde gennemgået 15 måneders militæruddannelse og derefter selv var startet med at undervise rekrutter, var det en mærkelig oplevelse at stå i geled med de fuldstændig friske rekrutter og optræde på lige fod med dem. Men jeg blev dog snart selv en del af teamet.

Vi skulle nu i løbet af 1½ måned gennemgå de basale soldaterfærdigheder såsom ret og rør, gevæksercits, marchtræning m.v. Det hårdeste var den daglige morgenløbetur rundt om flyvepladsen. Her gjaldt det om ikke at falde fra, for så var man næsten sikker på at afgang fra skolen. Et sikkert udmærket middel til at udskille dem med den svageste fysik. En ting vil vi aldrig glemme; det er Rosgaards sønderjyske: "De skal være goode soldater og pudse Deres støvle og gamache" samt hans ordre "Appel", når han under march ønskede, at vi fik ødelagt vore hæle. På skydebanen i Ganløse var vi også. Jeg tror vi løb både ud og hjem igen derfra.

På Værløse var meget lidt blevet moderniseret, siden lejren blev bygget i 1912. Belægningsstuerne var som tidligere nævnt kakkelovnsopvarmede, og i vaskerenderne uden for stuerne var der kun koldt vand. Toiletterne var retirader med et tag over ude på pladsen foran barakken. Her sad man så i nattens mulm og mørke og i kulden på rad og række over en åben lokumsrende. Jo, man blev minsandten ikke forvænt!

Flyvestation Avnø



Et noget decimeret hold begyndte så efter nytår på den tidligere luftmarinestation Avnø, og nu var det anderledes spændende. Således gik mindst halvdelen af dagen med teoriundervisning i fag som meteorologi, motorlære, luftvejsregler, aerodynamik og meget andet. Af mere praktiske fag havde vi træning i morsealfabetet på morsenøgle, link-træning og fægtning hos inspektør Eigil Larsen. Vi skulle også have nye navne. I Flyvevåbnet har alle piloter et navn på tre bogstaver. Dette er indført for at gøre ordreudgivning, samtale over radio samt logbogskrivning lettere og mere entydig. Således blev John Andersen til JON, Koudal til KOU, Høg-Jensen til HØG og jeg selv kom til at hedde MIL (gæt hvorfor!). Mange piloter er i Flyve-

våbnet kun kendt under dette korte navn.

Alt var dog ikke nyt og spændende, for snart ankom vores plageånd fra Værløse, premierløjtnant Rosgaard. Vi fortsatte med feltmæssig uddannelse, hvilket ikke var så slemt. Værre var, at han havde fundet på at checke vores udstyr i tide og utide, og hvis der blot var den mindste lille ting i vejen, vankede der omstilling uden for normal arbejdstid. Det foregik på stillepladsen uden for hovedbygningen, som lå 6-700 meter fra kvarterbygningerne. Under en sådan omstilling måtte BIG tilbage til kvarterbygningen efter noget udrustning. Det foregik naturligvis i løb, og inde i den mørke skov stødte han sammen med PAN, som var på vej tilbage til stillepladsen, og BIG fik hans geværkolbe i hovedet og beskadigede sit ene øje. Det var dog ikke denne skade, der var årsag til at BIG senere måtte forlade flyvningen. Rosgaard fandt også på at skulle inspicere ens undertøj, så man måtte klæde sig af, og hvis der var en brun plet i underbukserne, skulle den uheldige bøje sig frem og skille balderne, for at der også kunne inspiceres her. Det er i dag ufatteligt, at vi fandt os i det!

Det var her på Avnø, at "**Kuttebroderordenen**" opstod. Hvem der oprindeligt fik ideen, erindrer jeg ikke. Måske POL og RIK? Der var noget med, at man for at blive optaget, skulle gå på et smalt bræt eller en telefonpæl tværs over den branddam, som lå lige uden for barakkerne. Den samme branddam blev også forceret af EBS, som en vinteraften sprang på hovedet i den, uvidende om at der fra bunden rejste sig nogle grimme murede søjler. Han var dog heldig ikke at ramme nogen af dem. Det var også her, at sangen om "Grisen" først blev afsunget. Mere derom senere.

Flyvetræningen foregik for halvdelen af holdets vedkommende på den dansk-byggede KZ II T, der var en åben flyvemaskine, hvor eleven sad i forreste cockpit og instruktøren bagved. At flyet var åbent, betød, at man skulle passe på med, hvad man havde i lommerne. Således husker jeg, at jeg under en rulning ude over vandet ved Knudshoved, da flyet lå på ryggen, pludselig så noget passere forbi min næse og ned i vandet. Da jeg skulle skifte fra flyvedragt til almindelig uniform efter landingen, fandt jeg ud af, at det var nøglerne til mit skab i omklædningsrummet, jeg havde mistet. KZ II'eren startedes ved, at en tekniker svingede propellen rundt med håndkraft. Instrumenter var der ikke mange af. Når vi skulle afprøves i instrumentflyvning, foregik det i Chipmunkflyet, som havde lidt flere avancerede instrumenter.

Den anden halvdel af holdet trænede på den canadisk-byggede Chipmunk. Dette fly havde lukket cockpit og startedes med en patron, ikke ulig en stor jagtpatron. Det skulle også afprøves, om man kunne klare at trække mange G. Hertil benyttede man en Harvard, som var i stand til at flyve med en fart, der kunne producere nok G-kræfter. Der kunne godt være lidt nerver på. Vi skulle helst kunne gå solo på KZ II efter 10-12 flyvetimer. Klarede man ikke dette, - så var det ud. Jeg selv klarede det kun, fordi min faste instruktør, løjtnant Kock, som var i tvivl om jeg kunne klare det, blev syg, og jeg derfor kom op til solocheck med NIK (den senere oberst Niels Lund). NIK godkendte mig til soloflyvning uden bemærkninger. Vi var 41 ud af de 62, der oprindeligt startede på elementærkursus, som klarede det!

Knud L. Christensen (SEN) skrev i sin dagbog for 5 marts 1951:

Min første flyvetur fik jeg på Flyvevåbnets Elementærkursus 1950-II på Avnø. Forud for denne tur var gået et par måneder med teori og terperi, men den 5. marts

oprandt dagen, hvor vi for første gang fik vores udrustning på, støvler, inderdragt, yderdragt, pelskrave, muffedisser og vanter, svømmevest, faldskærm, hjelm med briller, radio og iltmaske. Efter at have tilbragt et kvarters tid med at tage udrustningen forkert på, kom vi ud og beså maskinen, "Chipmunk 126", med holdet bestående af EKA, BIG,

Pan, som jeg havde været til undersøgelser sammen med, og undertegnede. Som instruktør fik vi prmljt. N. Lund, kaldet NIK, og så måtte jeg som første offer op at sidde i det forreste sæde. Behørigt fastspændt og med øjnene og andre sanser på stilke startede vi og fløj i ca. 20 min en tur i omegnen for at lære den at kende. Det var en herlig, fri følelse, der betog én, og det spændende bliver nu, da man har fået en rigtig luftdåb, hvor længe man kan hænge fast, der går nok 50%, men heldet følger jo de tossede, så man har da en chance.

SEN skrev den 20. marts følgende:

En begivenhedsrig dag med tre ting, der hver for sig markerede en ny periode på holdets historie

- 1) *Vi begyndte på landingsøvelser.*
- 2) *3 elever fik nøglen til kuffertrummet.*
- 3) *Vi begyndte blindflyvning.*

Landingsøvelserne og de tre, der skred, betød et nyt blad af historien; nu begynder udsmidningerne. Det var OLE (dårlig flyvning) og DAL og MØL (indberettet af GØR), der var de første, der gik på flyvningen; men der kommer nok flere efter, selv om de sidste rygter fortæller, at der skal 40 til USA.

Jeg forsøgte mig i kunsten at blindflyve. Vi fik gult glas i vinduerne og blå briller på, så blev der helt sort udenfor. Vi øvede dog først nogle stige- og glidedrej, inden jeg fik brillerne på, og så begyndte cirkus Avnø sin optræden over Præstø: kursen var ~, den kunstige horisont fo´r rundt, variometeret fo´r op og ned, så den leg blev NIK vist hurtigt ked af, og han var vist glad, da de 40 minutter var gået, for han skyndte sig så meget ned, at han lavede den sødeste puttehøne i landingen, og han kan ellers nok lande.

At flyveeleverne var populære uden for flyvestationen, kunne denne notits i AVNØ-KUREREN, et duplikeret elevblad, tyde på:

Eet af de dejligste steder på jord,
Det er Avnø, hvor flasperne bor.
De kommer hver onsdag og lørdag herved,
Og plager og spørger, ja, de bliver ved:
Om hjemme vi bor

Hos far og mor

Men bussen den går jo el´ve trekvart,
Og aldrig vi når at få det så rart.
Men når orloven fås,
Dog endelig det nås.

Om tiden på Avnø skriver MAJ:

Avnø med KZ II, Chipmunk med "krudtstart", "G-test" i en "stor" Harvard samt kuttebrødrers natlige hærgen i branddammen afsluttedes med et kuriosum, nemlig på én dag officielt og helt reglementeret at være iklædt alle tre værns uniformer, værdigt afsluttet som de første overhovedet at være iført Flyvevåbenets uniform: Flyverkadetuniformen med en tynd, rundgående guldsnor og hvide handsker. Således elegante fejrede vi os



Chipmunk

selv i officersmessen sammen med vore flyveinstruktører for den følgende dag at underkaste os nyopfundne checks af individuel lungekapacitet i form af pusten i en gummislange, som igen skulle hæve en kviksølv søjle. - - En grov behandling dagen derpå! Og så oven i købet efter transport i en Lorry-truck, på ladet, dog under presenning, hvilket jo var et held. Men på Flyvemedicinsk Institut kunne intet skjules, ej heller den "møf", som "blomsten af Danmarks ungdom" her spredte omkring sig.



I fuld udrustning

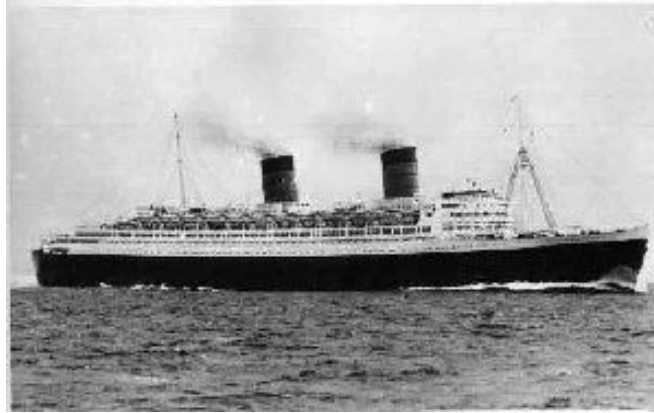
Men nu skulle vi ud at rejse! Flyveskolen efter Avnø fortsættes i Amerika.

Det kom som lyn fra en klar himmel, endnu mens vi eksercerede i Værløse. Holdet før os blev beordret af sted omkring nytår 1951, og vi skulle følge efter i maj.

Til Amerika! Man måtte knibe sig i armen. Den drøm havde ingen haft i forbindelse med flyveskolen. Nu kunne vi også opleve at se Frihedsgudinden, New York med Empire State Building, høre jazz og swing, måske med Armstrong, Basie eller Goodmann. Radio City Music Hall med verdens længste række korpiger. Man havde da også hørt om Metropolitan-operaen, hvor vor berømte landsmand Lauritz Melchior sammen med Kirsten Flagstad havde fejret store triumfer. Nu var det nok ikke lige det, der interesserede os mest dengang, så det gjorde ikke noget, at Melchior havde trukket sig tilbage, året før vi kom. Carnegie Hall, hvor Benny Goodmann havde triumferet i 1938 og gjort swingmusikken accepteret i det bedre selskab. - - Man kunne da altid se på huset udefra, når man kom derover!

Afsted til Texas

Afsted vi drog med "Englænderen" til Esbjerg. DFDS til England, - - - mange søsyge. Tog til Southampton, - - -mange trætte. "Queen Elizabeth" til Cherbourg i Frankrig, hvor vi tog afsked med vor afholdte Avnø-chef, kaptajn Hummelgaard, der havde fulgt os på vej



Hvilken oplevelse var det ikke for en ca. 20-årig dansker at komme på en sådan tur. Queen Elizabeth var verdens største passagerskib, og det havde 2300 passagerer. Skibet havde 12 dæk forbundet med mange elevatorer. Passagererne i 2-mands kahytter blev om morgenen vækket ved, at dagens nytrykte avis, "Ocean Times", blev lagt på natbordet sammen med menukortet for denne dags morgenmad. Avisen den 19th May 1951 havde, foruden nyheder fra Koreakrigen, denne notits "*One of Hollywood's longest married couples went on the rocks with Mrs. Gary Cooper's announcement that she and the movie hero are separating*". Der var mange forskellige barer samt forretninger, frisørsalon, rygesalon, bibliotek, biograf, skrivestue og vaskeri. Særskilt menukort til hvert måltid, koncert med skibets eget orkester og dans hver aften. En helt speciel stemning syntes at herske, så snart land forsvandt af syne. Ældre damer livede op og syntes parate til eventyr, og der var liv og glade dage i barerne om aftenen. En enkelt dag var søen lidt urolig, og ret mange voksne blev søsyge. Det berørte dog ikke børnene, som legede på dækket som sædvanlig.

Efter ankomsten til New York tilbragtes nogle dage på Fort Hamilton, et tidligere fort, der nu blev benyttet som en slags Ellis Island (øen i New Yorks havn, hvor tidligere tiders emigranter blev holdt i karantæne i nogen tid, inden de fik adgang til fastlandet). Vi kom med undergrundsbanen rundt og så lidt af byen, bl. a. Empire State Building. På en sådan tur sad vi 4-5 danskere og kom med beundrende beskrivelser af en medpassager, en smuk ung piges attributter, hvorefter hun vendte sig om mod os og på dansk sagde: "Ja, og så er de danske".

Sammen med os var der på fortet mange europæiske kvinder, som efter krigen var blevet gift med amerikanske G.I.s i Europa, og som nu, ligesom os, efter sejlturen ventede på at blive transporteret videre. Videre kom vi med Resort Airlines, New York – St. Louis (for optankning) – Goodfellow Air Force Base, San Angelo, Texas. Turen foregik i en C-46 (Curtiss Commando), som var chartret til lejligheden. Undervejs var vi efter tur ude i cockpittet for at flyve maskinen. Hvad der især betog os på turen var, at jorden var rød, og at der i Texas var en masse små gasbrande fra de mange olieboringer, som lyste op i mørket. Det var efterhånden blevet halvmørkt, inden vi landede.

Preflight og basic training på Goodfellow AFB

Goodfellow ligger i et ørkenområde, hvor så godt som intet dyrkes. Kun kvæg (Texas Longhorn), kaktus og nikkende oliepumper dominerer landskabet. Det regner også kun meget sjældent, og vi kunne have store sandstorme, der fuldstændig forhindrede flyvning. Når en sådan var i anmarch, blev man over radioen kaldt tilbage til basen for at lande.

Godfellow var en ret stor base med ca. 400 kadetter fordelt på 5 klasser: Preflight, 4th class, 3rd class, 2nd class og 1st class. Indkvarteringen var meget forskellig fra, hvad flyvekadetter i dag bliver udsat for. Man havde godt nok hver sit kvarter, men intet privatliv, idet der ikke var nogen dør til kvarteret, og væggene begyndte først ca. 40 cm over gulvet og sluttede ca. 60 cm før loftet. Toiletterne var også uden døre. Selve værelset var meget spartansk indrettet med en seng, et stålskrivebord, med læselampe, en stol, en åben garderobe og en såkaldt footlocker, en stor kuffert, der stod på gulvet. Vinduerne var af den angelsaksiske type, d.v.s. skydevinduer, som kunne åbnes både for oven og for neden. Over barrackhøjtalerne kunne f. eks. høres: "The window-setting for to-day will be one down from the top and two up from the bottom". Udsmykning var ikke tilladt, og ledningen til læselampen skulle være rullet op, når lampen ikke var i brug, ligesom madrassen skulle være slået op med de sammenlagte tæpper og lagnerne stablet ovenpå. Skoene på linje nedenunder sengen og tre fingersbredders afstand mellem bøjlerne i den åbne garderobe. Jo, det var skam hyggeligt!

Adspredelser var der ikke mange af på basen. Jeg tror ikke engang, at der var en swimmingpool. Men der var en "cadet club", som var meget hyggelig. Her residerede værtinden, Ann Nealy, som var en meget sød dame, der bl. a. stod for dansarrangementer, hvortil der blev indbudt unge piger fra et af de nærliggende colleges. Der var en sodabar, et poolroom og naturligvis en almindelig bar. Der købte man noget, som vi aldrig havde set før - øl i kander. På basen var der også et stort vaskeri, et skrædderværksted samt en barbersalon. Her skulle man hen en gang om ugen for at blive kortklippet, ca. 1 cm, og for at bevise, at man havde været der, skulle man kvittere på en liste ophængt på en væg i salonen.

Uden for basen var der flere adspredelser. POL beretter:

Jeg var meget sammen med DUR, TIN og BUE, da vi havde købt en bil sammen, en Buick 1938 Sedan overtaget fra Abildskov og Donald Thestrup m.fl. på det første Amerikahold. HEL og JUC kørte på skift med os bl.a. til Del Rio.

Uden for dette fællesskab kom jeg også sammen med nogle "badedyr", især JES og STE, og da STE havde en "deal" med en amerikaner, der hed Joyner (fra Florida) og hans Cadillac (convertible), kørte vi ofte til swimmingpoolen i San Angelo, hvor vi var i selskab med dejlige damer (sygeplejersker fra det lokale hospital).

Til andre tider kørte vi dog til Concho-flodens øvre løb ved Ben Ficklin, hvor floden var dæmmet op. Her sprang vi i vandet fra dæmningen og soledede os på denne. Langs den opdæmmede sø var der træbevoksning, og det varede ikke længe, før JES førte an, når vi legede Tarzan med udspring fra grene, der hang ud over vandet. Ved parkeringspladsen var der en kiosk (snackbar), hvor vi købte milk-shakes i lange baner, og uden for snackba-



ren var der en betonplatform, hvor der stod en jukebox. Her snoede Joyner m.fl. sig i eksotiske danserytmer med de lokale skønheder, medens vi andre så på. Enten kunne vi ikke dansen - eller også var vi for beskedne.

Dette stod på i nogen tid, og vi var derude flere gange. Imidlertid begyndte vi alle tre (JES, STE og jeg) at få vrøvl med ørerne, og vi måtte gå til "Sick-Call" i en tre-skibs formation. Vi blev alle tre indlagt med en øreinfektion, foranlediget af forurennet flodvand ved Ben Ficklin. STE kom først ud igen og nåede at indhente sit oprindelige flyvehold "Class 52-D", medens JES og jeg først blev klarmeldt til flyvning så sent, at vi måtte rykkes en klasse tilbage til "52-E". Det samme gjaldt i øvrigt FRA, der ligeledes havde været indlagt på hospitalet på Goodfellow - dog med en sygdom, der klart adskilte sig fra førstnævnte - han havde "Athletic Feet" (fodsvamp). Derfor var vi tre ikke med, da vort flyvehold i december 1951 forlod Goodfellow og blev delt på Bryans og Williams A.F.B. Det bør for god ordens skyld medtages, at DUK var styrtet ned i T/O sammen med sin instruktør på Goodfellow og derfor først nåede frem til Williams med yderligere seks ugers forsinkelse (altså 52-F). (Se derom senere)

PER, der jo var en af de tre Student Officers (S.O.) kan supplere med flg.:

Tja... Ben Ficklin... Det er jo længe siden, men der dukker jo enkelte ting frem af tågerne... Det er egentlig utroligt, at vi overlevede besøgene på dette sted. Der var en - forekom/forekommer det "flere hundrede meter" høj dæmning, der bibragte flo- den en udvidelse til et "enormt" vandområde, der kunne besejles med småbåde. Jeg mener at kunne huske, hvordan en af fyrene, vist nok en S.O., var på en sejltur med en pige, han havde truffet på en eller anden måde (!). Og selvfølgelig var "mor" med på turen - sådan var de jo, amerikanerne. Nå, men så var der vist noget med en af årerne, der pludselig var væk, hvilket jo vanskeliggjorde navigeringen betragteligt, og båden drev nærmere og nærmere - trods ihærdig anvendelse af den resterende åre - hen imod dæmningen, hvor vandet - på den ene side, forstås - stod helt op til kanten, der tilmed var slimet og glat, for der var jo forskellige ting i vandet, alger og sådan noget... Situationen blev mere og mere faretruende, og jeg husker desværre ikke længere detaljerne, men vedkommende - og passagererne - overlevede mirakuløst, og jeg har da også haft fornøjelsen af hans selskab mange gange siden.

Jeg har iøvrigt senere - i 1972 - besøgt B.F., men hvilken skuffelse. Dæmningen var der, men alt entertainment var en saga blot. Boderne var væk, Hill Billy-musikken, dansen, badningen var væk. Dansepladsen var krakeleret og nedbrudt, ligesom ens humør blev det ved at se på elendigheden. M.h.t. svømning var der heldigvis de mere sikre swimming pools. Og var de så egentlig det? Hvert øjeblik måtte vi fra bænken langs pool'ens kant kaste os i bølgerne for at blive afkølet...

Et andet badested var en udendørs swimmingpool kaldet Lawrences. Uden for byen var der også noget for os ukendt, en drive-in biograf "The Rocket".

PER fortsætter:

Entertainment - ja som S.O. var vi jo privilegerede og mere frit stillede til at færdes uden for basen. I denne forbindelse var foruden turene til omtalte badefaciliteter enkelte ture til Villa Acuna i Mexico - primært for at købe cowboy-støvler, der jo var billige der. Det skete således af og til, at en af fyrene kom ind på rummet og råbte:

Skal vi ikke køre en tur til Mexico. Det var egentlig ikke et spørgsmål, men snarere en konstatering, og så gjorde vi det. Jeg har senere haft en genoplevelse heraf, men denne gang i Winnipeg, Manitoba, Canada. Heldigvis var vi så tilpas ansvars-løse, at vi gjorde det! Det var godt nok en længere køretur, men besværet værd. Men tilbage til de gode gamle dage i San Angelo og en sidste lille erindring: Vi skulle fejre fødselsdag for en af S.O.'erne, som til lejligheden havde indkøbt en (eller måske flere!!) flasker "Aalborg" samt nogle virkelig smukke snapseglas. Og jeg har næsten dårlig samvittighed endnu, for på et tidspunkt - sikkert da flasken/erne var tom(me) - kom en af selskabet til at mindes en skik, han havde set - formentlig på film!! - hvorefter festdeltagerne kastede glas ind i den åbne kamin. Og da der netop var en sådan i lokalet (det var sikkert en kunstig, måske med en gasindsats) så ... Fødselaren blev forståeligt nok ulykkelig, men det gik heldigvis over igen. Det var jo ikke gjort i nogen ond mening!

Alkohol kunne ikke købes inde i byen. Ville man have stærk alkohol, måtte man køre til en liquor-store 2-3 miles uden for byen, hvor man fik sin flaske i en brun papierspose. Den kunne man så tage med ind i byen eller til et sted nær Ben Ficklin kaldet "Dipper Wat". Stedet bestod af et antal hårdt pressede halmballer udlagt som borde og bænke og et bræddeskur, hvor der var en juke-box. Stedet var fuldt af liv lørdag aften, hvor folk mødte op med deres brune poser, købte cola og 7-up samt isterninger i bræddeskuret og gik så i gang med at blande indholdet fra de brune poser. Blandingen var naturligvis også forbudt og foregik derfor i det dulgte (så længe man var ædru, og det var ikke længe).

En af de første ting, der skulle ordnes efter ankomsten, var at blive registreret på infirmeriet. I venteværelset sad vi alle mand og ventede på efter tur at blive kaldt op til sekretæren, som sad i den ene ende af lokalet og lavede vore journaler. Hun skulle have at vide, hvilke sygdomme man tidligere havde lidt af, og da det blev ENIs tur, troede han, at hun spurgte efter hans fornavn, hvortil han så svarede: "Bent Peter". Sekretærens øjne blev meget store og ansigtsfarven meget rød.

Vi startede nu i det, der kaldtes preflight-klassen. Det var noget af en omvæltning. Det amerikansk kadetsystem er opbygget således, at man starter i laveste klasse. Her har man ingen privilegier, kun pligter. Ca. hver sjette uge rykker man så en klasse op og får flere privilegier, samtidig med at man skal overvåge de lavere klasser. Overtrædelse af de strenge regler straffes med "demerits" også kaldet "gigs", og man er kun tilladt et vist antal pr. uge. Havde man flere, skulle disse afspadseres på en hvid streg på tennisbanen, eller man fik frataget udgangstilladelse.

Jeg blev en aften i barakken taget af en "upperclassman" i at smile. Straks fik jeg besked om at tørre det smil af munden og putte det i lommen. Jeg kunne naturligvis ikke lade være med at smile af det også og måtte så putte også det smil i lommen. Således fortsatte det, indtil jeg fik besked på at tage alle mine smil op af lommen, stille dem på en række på gulvet, kommandere "højre om" og marchere smilene ud på toilettet. Gøre holdt foran kummen. Ned på knæ, underarmen på skrå fra gulvet og op til kummen og marchere smilene op ad armen og ned i kummen. Trække ud og så håbe på, at jeg ikke kom til at smile igen.

Under march til spisesalen måtte man kun se op i formandens nakke. Under spisning skulle gaflen lægges mellem hver mundfuld, og man måtte stadig kun se lige ud. Hvis blikket var nogen andre steder, var man "gazing" og blev straffet med gigs.

Vores dag gik med "Academics" (teoriundervisning), øksercits og fysisk træning. Uden for en dør kom vi kun, når vi var under kommando og i marchformation eller på havearbejde uden for barakken. En dag fandt vi i en busk en stor fuglelederkop. Her var også skorpioner og den giftige edderkop "Black Widow". Det var derfor fast procedure at ryste skoene, inden man tog dem på. Klapperslanger var der også, men dem så vi dog kun den afstødte ham af. Også stinkdyr var der, men dem lugtede vi kun, når de var blevet kørt over på landevejen lige uden for barakken.

I byen måtte man ikke komme, ej heller i weekenden. Det var først, da vi efter 5 uger rykkede op og blev 4. klasser, at vi kunne tage ind til byen på en kort tur i weekenden.

Den første tur i byen husker jeg tydeligt. Jeg fulgtes med LUF. Vi havde i kadetklubben drukket rigeligt med punch for at fejre, at preflight var overstået, og at vi nu havde lov til at tage i byen. Turen ind til byen tog vel ca. 15–20 minutter med bus, og da vi stod af, havde jeg det meget dårligt og kastede op i rendestenen. Nå, vi gik på opdagelse i hovedgaden og fandt meget hurtigt ind på en drugstore, hvor personalet tog sig meget godt af de to mere eller mindre havevarede kadetter. Der var, foruden ejeren og hans kone, en meget sød pige, June, som var fraskilt mor med en søn på 3–4 år. June blev min faste "date" i den tid, vi var på Goodfellow. Vi kørte ture, når hun ikke var på arbejde, men jeg var aldrig med hende hjemme. Hun kørte mig hjem på basen, og det blev aldrig til mere end lidt petting på bagsædet.



Det var i bussen mellem basen og San Angelo, at vi danskere første gang så skiltet i bussen om, at "Texas lov kræver, at farvede passagerer tager plads bagfra og fremefter og hvide forfra og bagud i bussen. Overtrædelse af denne bestemmelse koster en bøde på 25\$."

Raceadskillelsen kan også illustreres ved en historie, som verserede på basen om, at en amerikansk kadet, kort før vores ankomst, var blevet kastreret af brødrene til en "coloured" pige, som han havde været intimt sammen med.

Som 4. klasser begyndte vi så på Basic Flight Training, der omfattede 130 timers flyvning, og vi fik lidt mere bevægelsesfrihed i fritiden.

MAJ skriver:

Basic Flight Training foregik på T-6 G "Texan", som Harvarden hed i US Air Force. Den stallede vi så i en 60-70 timer på alle mulige og umulige måder ind imellem landingsøvelser på Auxilliary Fields, chandelles, loops, rolls etc.

Vi fløj faktisk T-6'eren hver dag, foruden at vi havde teoriundervisning. Dog var der en periode på ca. en uge, hvor flyene var "grounded" (ikke måtte flyve), fordi der var forekommet flere tilfælde, hvor maskinen under indøvelse af kunstflyvning ikke kunne rettes op fra et spin og var gået direkte i jorden. Man fandt ret hurtigt ud af, at det var et teknisk problem (noget med at en halehjulslås skulle smøres med gra-

fit), og man kunne fortsætte flyvetræningen igen uden uheld.

Uden for flyvekontrollårnet var en flagmast hvorpå et farvet flag fortalte om flyvepladsens status. Et sort flag betød, at pladsen var lukket, et rødt, at flyvningen var indstillet, og over radioen kunne evt. høres følgende: "*Attention all aircraft flying out of Pinkie. Yellow flag is now flying – all solo students return to base immediately*".

Vi var ikke de eneste "foreign students" på basen. Der var også nordmænd, hollændere, belgiere, italienere og franskmænd. Disse sidste voldte amerikanerne en del besvær. De var ikke så veldisciplinerede, og de talte ikke så godt engelsk. En af franskmændene landede en dag nede i Mexico i stedet for hjemme på basen. Han hævdede, at han havde fået stillet kursgyroen forkert og var faret vild. Han havde vist nok en pige syd for grænsen.

For enden af den ene startbane lå en stor jordvold, som man fandt ud af nok var uheldigt placeret, i fald der skulle indtræffe motorstop lige efter take-off. Man begyndte derfor at fjerne den med bulldozere og havde netop fået fjernet en del af den, da DUK fik motorstop lige efter start og mavelandede lige frem, som han havde lært. Han landede, hvor jordvolden var fjernet, men vingerne kunne ikke være der og blev liggende på volden, medens kroppen fortsatte.

Hans egen beretning lyder sådan:

Jo, det er rigtigt, at min instruktør og jeg landede i en grusgrav for enden af startbane 17 på Goodfellow. Det skete 21. august 1951. Jeg husker tydeligt, at vi havde lige passeret 100 fod, solen skinnede, og der var næsten ingen vind. Pludselig gik motoren i stå, og jeg skyndte mig sporenstregs at vende næsen ned, mens jeg i hast løb igennem emergency checklisten, som vi kendte udenad. Switches, gas - fullest tank o.s.v. men motoren forblev død. Til højre for flyveretningen var der barakker o.l., til venstre en lund eller lille skov, lige foran den omtalte grusgrav. ("Calichi" pit. Noget, der blev brugt til vejbygning.) Pludselig hørte jeg min instruktørs stemme. "I've got it", og gav slip på pinden. Nå, sagde jeg til mig selv, det bliver interessant, for jeg var sikker på, at der kunne overhovedet ikke ske noget ubehageligt. Det var kun på film, der skete kedelige ting, og min instruktør ville simpelthen lande ganske nydeligt med hjulene trukket op - så havde jeg også prøvet det. Med ét var vi nede i grusgraven, og det hele så anderledes ud. Der var store grusbunker og skrånninger, og en Caterpillar D-8 kom tøfende lige foran.



Det næste, jeg husker er, at det var mørkt. Jeg lå ned og kunne ikke se noget, men jeg kunne høre en mærkelig tuden udenfor. Jeg blev enig med mig selv om, at jeg drømte og faldt i søvn. Lidt senere kom jeg til bevidsthed igen, men alt var underlig tåget. Tuderiet fortsatte, og jeg mærkede, at jeg ligesom skumplede rundt. For pokker - råbte det inde i mit hoved - det er lørdag, og du øvede dig på crosswind landings og er ground looped. Så tabte jeg bevidstheden igen. Jeg kom til mig selv igen, da jeg pludselig åbnede øjnene og så en katolsk præst sidde ved siden af, hvor jeg lå. Han begyndte straks at sige noget om Gud og Jesus o.l., og at vi alle var syndere, men - o.s.v. o.s.v. Jeg blev fuldstændig rasende af en eller an-

den grund og bad ham skrubbe af, idet jeg brugte mine nylærte amerikanske gloser til at beskrive hans bortfærd. Så faldt jeg hen igen og vågnede ved at høre en læge og en sygeplejerske diskutere, hvor mange sting, der skulle anbringes på toppen af mit åbenbart ramponerede hoved - et resultat af, at jeg havde forladt cockpittet gennem forruden med faldskærm og sæde.

De næste par uger lå jeg og flød på hospitalet, og så blev jeg udskrevet med alle tiders pine i ryggen, der omsider førte til, at jeg blev sendt til Sheppard AFB til videre behandling. Der var jeg i ti dage, hvor intet blev gjort. En morgen, da jeg forsigtigt kravlede ud af køjen, gled jeg på det sindssygt glatpolerede gulv og faldt lige på ryggen. Det gav et mægtigt ryk i kadaveret, og jeg tænkte: så, nu er det sket; men da jeg forsøgte at stable mig på benene, opdagede jeg, at jeg havde næsten ikke ondt i ryggen mere, og jeg kunne faktisk stå helt oprejst og gå ganske normalt. Senere på dagen, da Dr. Claypool kom på rundgang, fortalte jeg ham, hvad der var sket, og han nikkede eftertænksom og sagde, "Yes, we expected something like that". Derpå blev jeg udskrevet og sendt tilbage til Goodfellow, hvor jeg blev sat tilbage til 52 G. Årsagen til motorstoppet viste sig at være noget så usædvanligt, som at krumtappen var brækket.

Uden for basen var et mindre antal "auxillary fields" (hjelpeflyvepladser). En sådan bestod blot af en stor firkantet plan mark, som var meget støvet og var indhegnet med pigtråd, og hvorfra man kunne starte og lande med T-6'eren. Skygge fandtes kun i "prærievognen", som havde transporteret os derud. Det var mest herfra, man lavede start- og landingsøvelser, og det var også fra en sådan flyveplads, at man gik solo første gang. Om morgenen kørte en bil ud til flyvepladsen med en generator og en radio, således at en instruktør kunne dirigere lufttrafikken omkring pladsen.



HØG havde en kedelig oplevelse under sin første soloflyvning og beretter derom: *Efter ca. 19 timer med min halvsure instruktør - den efter omstændighederne gamle Lt. Carr (han var over 40 år) - mente han, at jeg burde gå solo. Så den 8. august 1951 besteg jeg sammen med en halv snes andre prærievognen for at køre ud til auxillery-field ét, hvor jeg så blev sendt op på første solo. Efter at have landet tredje gang uden problemer skulle jeg så taxie tilbage til standpladsen. Proceduren var - og jeg fatter ikke hvorfor - at dreje venstre ud 180° og så køre tilbage langs landingsstrækket for endelig at krydse "stræk i brug" ved tærskelen, som lå ganske tæt på hegnet. Det drejede sig så om at komme over uden at genere landende fly, og dem var der jo nok af med 6-7 fly i landingsrunden. Altså udsøgte jeg mig et interval mellem to landende fly og gav gas for at komme hurtigt over. Men ak, jeg så for meget efter flyet på finalen og fik højre vingespids i hegnet, og inden jeg så mig ret meget om, kom hegnspæle ilende fra begge sider.*

HØG kom heldigvis intet til, og han fik da også lov til at fortsætte træningen.

Efterhånden som man rykkede op i klasserne, fik man mere bevægelsesfrihed og

begyndte at køre ud og se omegnen. Der var nu ikke så meget at se. Det var mest ørken med figenkaktus og spredte oliefelter med boreårne og nikkende oliepu-
per. Måske kunne man være så heldig at finde en slangeham fra en klapperslan-
ge.

At kuttebroderordenen eksisterede, og at ritualerne udøvedes på Goodfellow, vid-
ner det nedenfor viste opråb om:

OPRAAB
TIL

KUTTEBRØDERNE FRA STOREBRØR GUS.

IFØLGE EN TIL KUTTEBRØDERORDENEN TILLØBET MEDDELELSE HAR:

SEKONDLØJTNANT I DET AMERIKANSKE LUFTVAABEN B.E.FAETH

SKAENDELIGEN SAT DET GODE KAMMERATSKAB I BARAK 86 PAA SPIL VED UDEN
TILLADELSE OG MED VILLIE AT HAVE TILRANET SIG ØL, MÆLK OG ANDRE GODE
SAGER TILHØRENDE MEDLEMMER AF KUTTEBRØDERORDENEN SAMT VENNER AF DISSE.

HAN ER DERFOR SKYLDIG AT STRAFFES EFTER KUTTEBRØDERORDENENS STREN-
GESTE STRAFFE. VAND, ILD, NEDSMIDNING FRA TAGET AF BARAKKEN ER LEMPETI-
GE STRAFFE I FORHOLD TIL DEM ,DER VIL BLIVE DENNE SLYNGEL TIL DEL.

DETTE VÆRE NERVED VITTERLIQT FØR ALLE MEDLEMMER AF KUTTEBRØDER-
ORDENEN, BAADE I IND- OG UDLAND.

GIVET FOR OPRETHØDELSE AF ORDENENS DISCIPLIN OG AGTELSE.

RJK
KUTTEBRØDER M.A.T.
Sen
KUTTEBRØDER M.A.T.
PEA
KUTTEBRØDER M.A.T.

STRAFFEN ER FULDBYRDET.

En af de første weekender gik turen 250 km sydpå til grænsebyen Del Rio og over
Rio Grande-floden – som på dette tidspunkt kun var en bæk på ca. 1 meters bred-
de – og til den mexicanske grænseby Villa Acuna. Her kunne man straks se og lug-
te, at man var i et andet land. Der var ingen asfalt på gaderne, i slagterbutikkerne
hang kødet ude i det fri fuldt af fluer, og i alle forretningerne blev vi omtrent trukket
inden for, for at købe souvenirs.

I det, der kaldtes "Boy's Town," var der fuldt af restauranter og barer og de små sø-
de mexicanske piger sværmede om en og kom med fristende tilbud. Pigerne var
meget pågående, og en af kammeraterne blev så forskrækket, at han fortrak til bi-
len vi kørte i, og han blev der, til vi skulle hjem igen. En anden kammerat var af en

pige i restauranten blevet så opildnet, at det var tydeligt at se på hans stramme khakibukser, da hun slæbte afsted med ham tværs over det tomme dansegulv på vej til baglokalerne - til de øvrige kammeraters klapsalver!

Senere kunne vi finde på, når barerne lukkede i San Angelo ved midnatstid, at tage turen ned til Villa Acuna, hvor vi så ankom ved 3-4 tiden om morgenen.

Under en sådan tur spadserede nogle stykker ned ad gaden med deres små tequilaflasker i hånden. Da de mødte en taxihest som så meget træt ud, tog SEN meget gavmildt og stak flasken i munden på hesten, som drak med velbehag. Om det hjalp på dens trætte udseende, melder historien intet.

Advanced training på Williams AFB og Bryan AFB

Da "Basic Training" var overstået, blev vi delt i to hold. Det ene blev sendt til Williams Air Force Base nær Phoenix i Arizona, det andet, som jeg var på, til Bryan Air Force Base ved College Station i Texas. Williams AFB er beliggende i et landskab, som meget ligner omegnen af San Angelo.

De af holdet, som kom til Williams AFB, kom ikke til at flyve T-28, men måtte fortsætte på Advanced Training på T-6 Texan. Dette skyldtes, at man havde været nødt til at grounde T-28'eren efter mange tab af propellen under flyvning. Under denne træning i T-6'eren kom ENI en dag ud for en ubehagelig hændelse – han fik motorstop og var ikke i stand til at starte motoren igen.

Hans fortælling om hændelsen lyder sådan:

DA JEG STOD AF.....

Dengang jeg, vist uden tøven, sagde ja til MILs opfordring til at fortælle om mit faldskærmsudspring over Arizonas ørken i 1952, havde jeg ikke taget i betragtning, hvor vanskeligt det kan være at erindre selv markante begivenheder, efter at mere end 50 år er passeret. I sin tid havde jeg en file med min egen indberetning, officielle rapporter, avisudklip etc. Den gik op i røg for godt 30 år siden. Så kildemateriale var ikke til rådighed. Jeg har egentlig heller ikke fortalt historien ret mange gange. Så var den måske blevet bedre efterhånden. Efter flere kasserede forsøg er jeg nået frem til det, der nu følger, og håber, der ikke er for mange krøller på erindringeren.

Vi var fire T-6 fly på træning i formationsflyvning. Som det ofte skete, splittede vi op til sidst. Jeg øvede aerobatics. På toppen af et loop satte motoren ud, som vanligt, og stoppede så helt. Det usædvanlige var, at den ikke startede igen på nedturen. Der var så to ting at gøre. Først vinde mest mulig højde og derefter forsøge restart. Kanske brugte jeg den manuelle benzinpumpe for flittigt og fik overflow. I hvert fald gik der ild i motoren. Jeg valgte - tusedreng må jeg have været - at stå af. Åbnede hooden og steg ud på bagbords vinge. Jeg havde glemt at hive stikket til radioen ud og fik et ret vildt svirp over ansigtet. Tilsyneladende havde jeg også glemt at trimme til straight and nosedown og kunne ikke komme fri. Fik lænet mig ind og skubbet til pinden. Så røg jeg af vingen, trak i udløseren og så skærmen folde sig ud. Det så flot ud. Maskinen fortsatte i en bagbords kurve. Der var vist ikke så meget ild mere, men jeg troede et kort øjeblik, at den ville vende tilbage og hævne sig. Det gjorde den ikke. Jeg så den ramme jorden med et ildglimt og en støvsky. Vinden drev mig sidelæns, og jorden nærmede sig hastigt. Forsøg på at styre skær-

men mislykkedes, så landingen foregik ind i siden på en kaktus. Det gav lidt pigge i arm og ben - men ellers var jeg uskadt. Jeg hængte den rød/hvide faldskærm op på en kaktus som markering.

Først valgte jeg at blive på stedet. Lidt senere besluttede jeg at følge en høj-spændingslinje, der fulgte en slags dal i terrænet. Den rute måtte vel føre til et eller andet. Før eller siden. Jeg husker ikke, hvor lang tid der gik, før jeg blev indhentet af en jeep. En gammel gubbe samlede mig op spurgte, hvor jeg kom fra. Da jeg pegede op mod himlen, spurgte han ikke om mere. Det var tilsyneladende hans livsopgave at køre fra mast til mast, hakke lidt i dem og markere, hvis de skulle udskiftes. Jeg ved ikke, hvor lang tid vi kørte fra mast til mast, før vi nåede til et benzindepot, der af uopklaret grund lå midt i ørkenen. Så kunne der gå besked til basen, og jeg blev hentet i et lille fly.

Jeg har ingen erindring om, hvor længe jeg havde været savnet. Men ved debriefingen - om jeg husker ret - en "savnet-meddelelse" til Flyverkommandoen, en press release ("ung, lovende kadet"), vistnok også stilet til US ambassaden i København og forskelligt andet papir. Nogen har fortalt mig, at jeg deltog i mit eget gravøl, der allerede var godt i gang. Det husker jeg ikke, men det kan skyldes, enten at det ikke er sandt eller det faktum, at jeg havde håndtaget med hjem og derfor havde ret til frie drinks.....

ENI fortæller videre :

Jul i Texas

Bryan ligger i en helt anderledes natur, end den vi kom fra, selv om det stadigvæk var i Texas (som er 17 gange så stor som Danmark). Her var grønne marker og skove, og "Spanish Moss" hang ned fra træerne. Endvidere var der ofte meget kraftige tordenvejr med lyn og torden mange gange flottere, end vi kender det i Danmark. Turen til Bryan, ca. 500 km, foregik med tog den 18. december. Rejsen var om natten, og for mange af os var det første gang, vi rejste i sovevogn. Denne var ikke indrettet, som vi kender dem herhjemme med separate kupeer. I vognen var der på begge sider af en midtergang løse forhæng, som hang ned foran køjerne i to etager. Her kravlede man ind og tog sit tøj af og lagde sig til at sove.



Bryan basen var bygget under krigen, og ved krigens slutning var den blevet lukket ned igen. Da behovet for mange baser opstod på grund af Korea-krigen, blev den igen åbnet af flyveholdet 5 uger før vores. Så selv om vi igen skulle starte som 4. klasser, var der kun ét hold over os, hvilket var en stor fordel.

Vel ankommet til basen blev vi installeret, og derefter fik vi juleferie. Fire af os, JON, KOU, HØG og jeg selv kørte nu af sted i en bil, en Buick 1941, som brugte omtrent lige så meget olie som benzin, og som JON sammen med to andre havde købt. Først til Houston hvor vi besøgte den danske konsul, arkitekt Daugbjerg. Han indlogerede os i en suite på datidens største og mest moderne hotel "Shamrock". Suiten tilhørte - så vidt jeg husker - oliekongen Paul Getty, og vi fik den gratis. Daugbjerg gav os navne og adresser på andre danskere i det sydlige Texas.

Næste dag kørte vi til byen Victoria og mødte der en dansk bager, og om aftenen

nen var vi gæster til juledans i byens lokale borgerforening, hvor vi traf politimester, dommer og resten af spidserne. Der var også en gammel kommandør, som tidligere havde været chef på et slagskib. Han indlogerede os gratis på byens bedste motel. Vi drog så næste dag videre til San Benito i Texas Valley. Texas Valley består af store bomuldsmarker og store kvægfarme. Den berømteste var USA's største, King's Ranch. I San Benito blev vi nogle dage og kørte ture ud til den Mexicanske Golf.

Juleaften var vi hos familien Bendixen, og der var juletræ og danske julesange. Næste dag gik turen igen nordpå til Corpus Christi og til den danske koloni Danevang, hvor vi var et par dage som gæster hos den yderst gæstfri og venlige familie Harton, en familie, der omkring århundredeskiftet var emigreret til Amerika, og som slog sig ned her på et tidspunkt, hvor man endnu havde skærmydsler med indianerne. Danskerne i Danevang dyrkede bomuld og havde også lidt kvæg. Hartons lavede selv smør og syntes at være folk, som måtte klare sig med lidt. Efter Danevang kørte vi til Texas' hovedstad Austin, hvor vi blandt andet beundrede juleudsmykningen, og derefter hjem til Bryan igen. Jeg tror, at vi fejrede nytårsaften i Austin, men det har ikke gjort synderligt indtryk på mig, for jeg husker det ikke.

Advanced Training på Bryan AFB

Straks efter nytår startede "Advanced Training" på North American T-28, samtidig med at vi skulle hjælpe med at bygge basen op igen. Kadetklubben var kun en tom skal, og der skulle males og indrettes.

T-28 flyet var omtrent dobbelt så hurtigt som T-6 og havde næsehjul. Motoren var så kraftig, at man kunne lave et loop fra vandret flyvning. Flyet blev brugt som "Counter Insurgency fly" i Cambodia og Laos. Det var et dejligt fly at flyve, og man kunne gå solo efter bare to ture med instruktør. Efter ca. 70 flyvetimer på T-28 var tiden inde til at flyve jet.

Vi skiftede nu til T-33 Silver Star, og efter blot 5-6 ture med instruktør gik man solo. På basen var også nogle få ensædede F-80 Shooting Star, og enkelte elever var så heldige at få lov til at gå solo på en sådan. F-80'eren havde intet katapultsæde og ingen automatisk brændstofkontrol, så den skulle behandles mere forsigtigt end T-33. Hvis man skulle forlade flyet i luften, måtte man spænde sig løs, åbne hooden, rulle om på ryggen og så skubbe pinden kraftigt fremad. Centrifugalkraften ville derefter sørge for, at man blev smidt ud.



Flyvedisciplinen var ikke altid lige god. Således fortæller MAJ om ELI:

Vi fløj lavflyvning fra Bryan AFB ned til Corpus Christi, og herom fortalte ELI, at da han krydsede et vandløb, sø eller lignende, så han to mænd stå op i en båd med fiskestængerne ude, og det kom bag på ham, men også på dem, så han trak op og vendte rundt for at se, hvad der var blevet af dem, og så kun en båd og to ditto

stråhatte vuggende på overfladen. Han fortsatte skyndsomt sin lavflyvningsøvelse.

Samme ELI tog også efter hjemkomsten til Danmark en tur under Storstrømsbroen med en F-84G. Det blev kun observeret af en fuld mand, og ham troede politiet ikke på. ELI lavede også engang forsøg med ottekantet rul med F-84, men det kunne ikke lade sig gøre, for motoren satte ud, og alle lys strålede, når man kom rundt på ryggen, fortalte han, men hvis man sørgede for rimelig fart og trak throttle tilbage til idle og ikke holdt for længe i ottekanterne, så gik det.

Williams AFB

Mens vi på Bryan stort set var forskånet for uheld, var forholdene på Williams AFB anderledes. Foruden den allerede beskrevne episode med ENIs udspring fra en T-6'er, fortæller POL om forholdene der:

Seks uger efter vore holdkammerater troppede FRA, JES og jeg op på Williams AFB., og det var præcist den dag, hvor ENI var sprunget fra en T-6, Texan og var landet i en Arizona-cactus. Han havde været erklæret missing, men var netop kommet vandrende ind i lejren ved 16-tiden. FRA, JES og jeg var kommet tidligere på dagen og var blevet indkvarteret og gik kl. 16.30 over i kadetternes snackbar for at møde vore oprindelige holdkammerater. Her mødte vi ENI - endnu iklædt flyverdragt og som "dagens helt" med sin dramatiske historie.

Alt gik godt for både FRA, JES og jeg indtil den 17. juli 1952, hvor der som noget af det sidste i F-80 programmet skulle flyves natnavigationsflyvning. JES fløj med instruktør i en T-33 og skulle først dagen efter flyve en solo-tur med F-80. Det samme gjaldt Frandsen (FRA). Jeg skulle flyve en natnavigationsflyvning fra Williams vest på til Yuma - nordpå til Blyth videre til Needles og retur til Williams, men allerede efter ca. 20 minutters flyvning begyndte problemerne. Luftfartøjet, en F-80A uden katapultsæde, tabte et turbineblad, hvilket blev meddelt til tårnet på Williams. Jeg vendte om, og i 16.000 fod tabte den yderligere et blad. Gassen blev trukket yderligere tilbage, og jeg nåede frem til Williams uden yderligere hændelser, men i landingsrunden gik det galt. En F-80 kom i "porpoise" og brækkede næsehjulsbenet sammen på startbanen, da jeg lå på base-leg. Jeg måtte gå rundt, hvilket resulterede i, at der lød et brag, da et eller flere blade knækkede af turbinen. Et af disse ramte en brændstoffledning, hvorefter der gik ild i flyet. Jeg "stop-cockede" motoren og kaldte på lys på en tværbane, hvilket tårnet også reagerede på, men under indskydning til landing brændte styrewirerne til højderoret igennem i ca. 100 fods højde. Resultatet var, at flyet styrtede ned i overrunnen ca. 200 meter fra fire-trucken. Venstre vinge og næsesektionen brækkede af, og resten brød i brand.

På grund af Lockheeds måde at designe cockpits på blev jeg reddet uden brandsår, men med en brækket ryg og måtte tilbringe de næste to måneder på Base-Hospital på Williams. Herefter blev jeg "sluppet løs" og fløj færdig i Class 52-G, i øvrigt sammen med DUK, der i den mellemliggende tid var blevet "vasket" endnu en klasse tilbage.



Nu var vi færdige med uddannelsen og havde erhvervet den amerikanske vinge, og i den mellemliggende tid var der fremkommet et tilbud om et antal pladser på skydeskolen på Luke Air Force Base. FRA og JES var blevet faset ind i dette program med 14 dages mellemrum. I øvrigt var FRA blevet gift - ikke med JES - men med ham som "best man". Dette foregik dog, medens jeg endnu lå på hospitalet. DUK og jeg blev i ventetiden sendt på et F-84 engineering course på Sheppard A.F.B., Whitchita Falls, Texas, og pr. 1. december 1952 blev vi udnævnt til Flyverløjtnanter II (R) på samme dato som flyveholdet i øvrigt

Gunnery School på Luke AFB

F-84, Gunnery School på Luke bød på et hektisk program, idet det var sidste station for vore holdkammerater fra USA inden Korea. 4-5 missioner om dagen var almindeligt, og materiellet var ikke det bedste. Der var 200 stk. F-84 på Luke alle af typerne F-84-B eller F-84-C. Flyene havde været brugt i Korea, men var dér blevet afløst af F-84-E.

Den 30. december gik det galt for mig. En booster-pump i den bagbords tiptank havde ikke født, og under returflyvningen til Luke fra en taktisk mission på gunnery rangen flammede mit fly ud i landingsrunden i en højde af 1.000 fod. Jeg overvejede kortvarigt at benytte sædet, men valgte at foretage en mavelanding i en bomuldsmark, der var både flad, blød og stor. På finalen overhalede jeg en farmer på en John-Deer traktor, der så noget desorienteret ud, da et lydløst fly kom ned fra himmelen og slog 1½ td. land bomuld for ham. Et formidabelt syn. Herefter indtrådte ikke yderligere problemer for undertegnede i USA, men DUK bestod ikke Gunnery Course på grund af problemer med G-påvirkninger. Han havde jo slået ryggen, da han og hans instruktør styrtede ned i T/O på Goodfellow. Jeg rejste hjem med hold EK-1951-I i februar 1953 og blev tilkommanderet ESK 726, hvor FRA ligeledes var blevet tjenstgørende. JES kom til ESK 727 og DUK blev linkinstruktør på Karup.



GM Johnstad-Møller på besøg

Maj fortsætter:

I den periode fløj vi T-28, F-80 (Shooting Star) og T-33 (Silver Star).

Medens vi var på Bryan oplevede vi, at Hjemmeværnets første chef, generalmajor Johnstad-Møller besøgte the A&M College i College Station, en naboby til Bryan. A&M var et større etablissement inden for det amerikanske Home Defence Program. Skolen var bygget op om et kadetsystem, som man kender det i USAF. Man havde så fundet frem til, at der var danske flyverkadetter i nabolaget, og vi blev derfor inviteret til at vise flaget og hilse på generalen.

Af sted det gik med vores sidste tilbageværende "student officer" i spidsen, kørende i en dyr bil tilhørende en norsk 1. Løjtnant, som efter at have købt limousinen ikke havde råd til at hælde benzin på apparatet. Det havde vor kække løjtnant der-

imod. Så med et fint lille "Dannebrog" på antennen lagde han sig i spidsen foran bussen, hvor vi almindelige kadetter lod os transportere.

Vi blev overordentlig vel modtaget, og vore værter følte sig beæret, da de så den enorme stjerne, som Johnstad-Møller bar, og den hjertelighed, hvormed han hilste på os. Det var jo alt sammen meget morsomt og et afbræk i dagligdagen at høre lidt hjemmefra på de forskellige dialekter blandt de mange officerer, der fulgte i generalens selskab. I 1951 var afstandene selvfølgelig de samme som i dag, men føltes længere på grund af den lange rejsetid. Dengang følte man virkelig, at man var meget langt hjemmefra. Når man stod i retstilling med hånd til huen og så Dannebrog side om side med Stars and Stripes vajende foran et helt militærakademis opmarcherede, velpudsede kadetkorps under afspilning af "Kong Christian" efterfulgt af "The Starspangled Banner", ja, så bankede hjertet lidt hurtigere, og det gav et brus gennem personen.

Det lyder som "Harry James", bemærkedes det henkastet under et ophold i Las Vegas på den afsluttende cross-country flight, og det var det også. Et "live" orkester var dengang som nu en oplevelse. Dengang var dagligdagen jo kun beriget med nogle hurtigt nedslidte 78'ere og lidt nyindkøbte 45'ere. Hi-Fi og stereo var kun på bedding.

Graduation var passende højtidelig med overrækkelse af diplomer og den eftertragtede flyvervinge. Korpsofficianten på Værløse havde fremsendt vingerne ad kommandovejen som banemærkepakke. På Bryan kunne vi derfor kun få et pænt stykke blåt papir omvundet med en blank silkesløjfe, højtideligt overrakt. US Air Force havde selvfølgelig mere erfaring med den slags arrangementer, så vi glædede os over vores amerikanske sølvvinge, som lå pænt indrullet i diplomet.

Heldigvis var nogle af vore danske venner fra Danevang, pastor Rasmussen og Hartons, tror jeg, kommet til Bryan for at fejre overrækkelsen af den eftertragtede pilotvinge med os og sætte vingen på brystet.

Det var vist nok oprindeligt meningen, at vi alle skulle have fortsat til Luke AFB for at gennemgå skydeskolen på F-84, men amerikanerne var hårdt trængt i Korea og skulle have så mange igennem uddannelsen som muligt. Derfor blev der ikke plads til os. Flere af vore amerikanske klassekammerater blev dræbt i Korea under flyvning med F-84.

Hjemrejsen for de 29, som holdet nu var svundet ind til, foregik i små hold med American Airlines til New York med ophold igen på Fort Hamilton og nogle dage til at ordne hjemsendelse af al vores habengut med skib.

Vores bagage skulle ekspederes med firmaet Hanlon i Front Street, og da vi gik derhen, passerede vi en bar med et stort Tuborg-skilt i vinduet. Det kunne vi ikke stå for, så vi gik ind, bestilte en dansk øl, og da vi ville betale, fik vi at vide, at der var betalt af "Mr. Rasmussen over there". Så måtte vi da have en mere, men også denne var betalt af "Mr. Nielsen over there". Det endte med, at vi fik et par øl mere, og at vi blev inviteret til at besøge Danish Athletic Club om aftenen. Nå, vi måtte jo op til speditøren for at få sendt vores bagage. Her skulle en masse papirer udfyldes, og mens vi gjorde det, var der en eller to, der faldt i søvn ved skrivebordet. Vi kom også med undergrundsbanen rundt og så lidt af byen, bl.a. Empire State Building.

MAJ fortsætter:

Vi blev lost i subway-systemet meget sent om aftenen, men nåede dog TWA (Constellation) til Gander i Canada, Shannon i Irland og Orly i Paris. Så bus igennem byen til le Bourget, hvorfra vi kom med SAS "Natpariseren" med landing i Kastrup om morgenen, samme dag som general Eisenhower i Kastrup afleverede de første 6 F-84E til Flyvevåbnet. I øvrigt de eneste E-modeller vi fik. (De blev overdraget af chefen for MAAG general Snaveley. Ike, der var SACEUR, var hædersgæst og talte).

MAJ igen:

Hjemkommet til Danmark blev cigaretterne konfiskeret af tolderne og vore sølvvinger beordret aftaget af uniformen, så såre vi viste os på FSN Karup. Uniformsforvirringen var ellers almindelig nok i de dage, idet alle officerer, fra generalen og ned efter, førte sig frem i alle værns uniformsgenstande med og uden bælte, som de havde lyst. Flyverkadetter med to vinger, - hvad bilder de sig ind! - - - Ned i kostforplejningen med dem. "Oluf Hunger" finder dem nok en plads. - - - Om janteloven var forfattet dengang? – Måske – Den blev efterlevet.

Flyvestation Karup

Kadetter var et forholdsvis ukendt begreb på FSN Karup, da vi 29 kadetter ankom til ESK 725 i juli måned 1952. Vi var iklædt Hærens brune khaki battledress med en smal guldstribe på skulderstroppen, og vi blev flere gange spurgt, om vi var brandmænd. Indkvarteringen var i den gamle tyske barak "Ludendorf", hvor der var en del mus. Disse blev forsøgt udryddet bl. a. med pistol, men det blev opgivet, væggene var for tynde, og projektilet endte et par gange inde hos naboen.

Eskadrillen var udrustet med jagerbomberen F-84G Thunderjet, der havde en maksimal tilladt fart af 0,82 gange lydets hastighed, og eskadrillen havde i alt 25 fly. Flyene var blevet leveret som amerikansk våbenhjælp, og Danmark modtog i alt 244 F-84. En stor del faldt desværre ned, i alt 69 med 40 omkomne. Alene i 1953-54 var der 39 totalhavarier med 34 omkomne. Det var strenge tider med mange begravelser.

Fra vores hold omkom i denne periode 5 kammerater. Den første var EMO, der styrtede ned på Djursland fra stor højde, uvist af hvilken årsag. Den næste var KOU, hvis havari er omtalt andetsteds. Derefter LUF, som omkom, da han sammen med en navigatør fløj i vandet i Limfjorden under natøvelse med en Meteor Mk. 7. PAN blev dræbt, da han under luftmålsskydning brød af for sent og blev ramt i hovedet af blyloddet for enden af den stang, som holdt slæbemålets flagdug. Flyet dykkede ned i Jammerbugten, og hverken han eller flyet er nogensinde blevet fundet. ELI dræbtes, da han kolliderede med sin wingman under passage af Karup flyveplads i ganske lav højde.

Eskadrillens chef var Knud Jørgensen (KJØ), der senere blev general og forsvarschef. KJØ var en meget retfærdig chef. Havde man lavet noget galt, fik man en skideballe, og derefter var alt glemt. Han afløstes i 1953 af Freddy Birkelund (BIR), et elskeligt menneske, hvis valgsprog var "Det må vist være måden at gøre det på". Han omkom desværre i 1961, da hans F-84 under indflyvning til FSN Værlose fik is i motoren, og han forsøgte at springe ud i for lav højde.

Spisningen foregik i kostforplejningen, hvor et særligt lokale var udnævnt til kadet-spisestue. Lokalet mindede ikke på nogen som helst måde om de messer, vi var vant til at spise i på de amerikanske baser. Maden var også langt fra den standard,

vi var blevet vant til. Det kan derfor ikke undre, at man ofte i weekenden fik besøg på Karup Hotel af sultne kadetter til frokost eller middag. En ofte foretrukket anretning var "Alt godt fra havet".

Alle vi nye var ungarke, og messen var derfor godt besøgt hver dag, da først vi var blevet udnævnt til officerer. Frokostmåltidet var berømt. Her var alt, hvad hjertet kunne begære, og det var gratis. Man havde i Flyvevåbnet kost- og kommandotillæg, hvilket indebar, at kosttillægget blev udbetalt til messen, uanset om man spiste der eller ej. Man var til rådighed 24 timer i døgnet og fik ingen flyttegodtgørelse ved forflyttelse. Moralen var høj, og personellet mere tilfredse end under den senere ordning, hvor der gives tillæg for omtrent alt, og som kræver et stort administrationsapparat.

Vores seneste flyvning med jet (T-33) var i USA midt i juni måned. På Karup blev der fløjet en smule Harvard, samtidig med at der blev givet F-84 teoriundervisning på MTU'en (Mobile Training Unit) hos overfenrik J. Trolle. Endelig midt i august var vi klar til at flyve første tur med F-84 E eller G. E'erne var der kun seks af. De havde en lidt svagere motor og blev snart udskiftet med G'ere. Udrustningen var flyvedragt, læderhjælm, iltmaske, strubemikrofon og sædeskærm. Der var i eskadrillen kun ganske få "hardtops" (fiberhjælme), men antallet blev forøget, hver gang major Klemme, den amerikanske instruktør, havde været på weekend på sin hjembase i Tyskland, hvor han var dygtig til at "organisere" nogle til os. Iltmasken havde man endnu ikke mikrofoner til, derfor strubemikrofonen, som – fordi den var anbragt uden på halsen med elastik – forvrængede stemmen en del. Rygskærme havde man heller ikke endnu, men de kom dog snart.

På den første tur i F-84 var man helt alene; var man i tvivl om noget, kunne man over radioen spørge en erfaren pilot i tårnet. Chasepilots blev først opfundet senere.

I september måned 1952 løb NATOs første store regionale flyøvelse, "Main Brace", af stabelen, men da vi endnu ikke var fuldt omskolede, kunne vi ikke deltage i flyvningerne, men fik tildelt andre jobs. Jeg blev bestyrer af kortdepotet i den store tyske bunker, som var ved at blive indrettet til kommandocentral, og som senere blev hjemsted for Flyvertaktisk Kommando. Uden på døren til korrummet var et skilt "Maps", hvorfor jeg af rengøringskonerne blev kaldt Maps. Chef for bunkeren var den daværende kaptajn Tønnes Wichmann.



Flyvetræning og havarier

Min egen første F-84 tur var i nr. 779, samme fly, som jeg senere mavelandede efter et kompressorhavari den 24. april 1953. Jeg havde lavet en simuleret nødlanding på hovedbanen og var netop kommet i luften igen, da motoren standsede med et brag. Katapultsædet var ikke sikkert at anvende i lav højde - det var det originale amerikanske - så en mavelanding var eneste mulighed. Det gik da også godt, selv om flyet brækkede i bagkroppen. Ved den hårde landing var kompressorhuset blevet trykket ind, og man var derfor ikke i stand til at finde årsagen til havariet. Der forekom senere et par lignende tilfælde med kompressorhavarier, men først da FAN (F. K. Larsen) fik et havari med landing i sne, lykkedes det at finde årsagen til hava-

rierne. Sneen havde afbødet landingen, så kompressorhuset var intakt, og ved adskillelse fandt man, at der i 8. kompressortrin var knækket et blad af, og det havde derefter ødelagt resten af motoren. Hvorfor netop i 8. trin ? Jo, her tog man ved hjælp af to små huller foroven og forneden i kompressorhuset luft ud til cockpittryk, og den skæve fordeling af trykket resulterede i en ubalance i bladene. Man borede nu flere huller i kompressorhuset, jævnt fordelt på hele omkredsen, ubalancen var væk, og der forekom ikke flere af den slags havarier. Denne modifikation blev indført på alle F-84 i hele verden.

Jeg havde i Søværnet erhvervet en høreskade. Denne blev ikke forbedret af den stadige omgang med jettfly. Høreværn og høreskader var stadig ikke opfundet. Alle husker høreprøverne inde på Flyvemedicinsk Institut på Militærhospitalet på Tagensvej, hvor doktor Kjørboe stod i den ene ende af gangen og hviskede nogle tal, som man så skulle gentage, idet man holdt hånden for et øre ad gangen. Prøverne er heldigvis blevet forbedret siden.

Skydning mod jordmål foregik ved Nymindegab, og alt skulle gå så hurtigt som muligt. Man fandt derfor på, at hvis tiptankene blev helt fyldt, kunne man sende to piloter ned for at skyde efter hinanden uden at skulle spille tid med en optankning ind imellem. Det gik da også godt, indtil KOU på en tur lige efter tankning ikke fik rettet op i tide og ramte stranden bag skiverne og blev dræbt.

Årsagen var, fandt man ud af, at flyet med omtrent fulde tiptanke under opretning fra dyk "mushede", det vil sige, at det fortsatte nedad på grund af den store vægt, selv om næsen på flyet var rettet opad. Herefter blev der ikke foretaget skydning med fulde tiptanke mere.

Lavflyvning fik vi også øvet. Det foregik i et område i Thy, som var meget tyndt befolket. Her kunne man flyve så lavt, som man turde. Vi undgik naturligvis at flyve lige hen over folks huse, men fløj lidt ved siden af, og vi kunne så vinke til folk, der sad inden for vinduerne, når vi fløj forbi. Noget sådant måtte naturligvis på et eller andet tidspunkt ende galt. En formiddag, hvor HEL returnerede til Karup efter en sådan tur, kunne han ikke få hjulene ud før landingen. Han gav derfor fuld gas for at stige igen og undersøge, hvad der var galt. Da han gav fuld gas, fik motoren for lidt luft, og der gik ild i den. Han måtte derfor snarest lande, så han slukkede for motoren og prøvede igen at slå hjulene ned. Kun de to hovedhjul kom ned, og motoren brændte stadig. Han landede lige uden for startbanen i en roemark på hovedhjulene, og da næsen faldt ned, blev den hurtigt fyldt med jord, således at ilden døde hen. Flyet blev så slæbt til værkstedet, og man fandt her, at indsugningen var blokeret af det øverste af en telefonpæl, og at der efter flyet slæbte ca. 100 meter telefontråd. Herefter blev den form for lavflyvning stoppet.

I begyndelsen var startbanen på Karup kun belyst om natten med gule sodiumlys anbragt i banens ene side. Dette forhold bevirkede, at TIN under natflyvning landede på den forkerte side af lysene, altså i græsset, så næsehjulet kollapsede, og motoren brød i brand på grund af manglende luft, nu da næsen blev fyldt med jord. TIN kom heldigvis intet til, men hans forkerte bedømmelse førte til nogle prøver, som han desværre ikke bestod, og han afgik som pilot.

Fordi DUK efter sin nødlanding var blevet sat tilbage til klasse 52-H, fik han også skydeuddannelsen, "gunnery", på Luke AFB i USA. Han havde næsten afsluttet denne, da en læge i journalerne fandt ud af, at han på Goodfellow havde haft et nyrestensanfald. DUK blev derfor sendt hjem og blev på Militærhospitalet "grounded" – fik totalt flyveforbud. Det medførte, at han blev uddannet til instruktør i den nytill-

gåede T-33 simulator og senere blev chef for TDP'en (Target Director Post), en blindbombningsradar. Fra denne tid beretter han følgende episode:

Jeg ved ikke, om du husker, at PAN havde en lille 2 personers BMW sportsvogn mod. 326 fra 1935. Den var gullig. Inden han fandt den, kiggede han på biler alle mulige steder. Da jeg var på MSQ/TDP kursus i Værløse, kom han til København med toget en lørdag. Jeg havde en bil, så jeg hentede ham ved hovedbanen for at køre til Holte, hvor der var en bil til salg. På toget var han kommet i selskab med en nydelig ung dame fra Aggersund, hvorfra han selv stammede. Hun skulle til Hillerød, hvor mine forældre boede på det tidspunkt, så vi tog hende med. Da vi kom til Holte, viste det sig, at bilejeren ikke var til stede, men forventedes at komme tilbage i løbet af en times tid.

Vi besluttede at gå en tur i skoven i det dejlige vejr for at fordrive tiden. Vi var ikke gået ret langt, førend PAN med et betænkeligt udtryk betroede, at han havde nogle maveproblemer. Det var vist noget, han havde spist i messen aftenen før, så hvis vi lige ville undskylde ham et øjeblik, hvorpå han forsvandt i skarpt trav ind i et nærliggende buskads. Vi befandt os i en meget lille lysning og satte os på græsset afventende PANs tilbagekomst. Nogle skovduer kurrede, en solsort sang noget så kønt, og af og til hørtes PANs anstrengelser, da det ikke var lykkedes ham at komme på tilbørlig afstand. Der sad vi så smilende og lyttede til naturens forskellige lyde, da jeg foreslog at vise, hvordan man lavede en svalerede - noget, hun sagde hun aldrig havde set. Der var en dertil egnet lavtsiddende gren lige ved stien. Jeg havde netop udført mit store nummer og hang med hovedet nedad efter at have udstødt min version af de store abers sejrsskrik ligesom Tarzan, da jeg fra min omvendte stilling pludselig så en mand og en kvinde komme gående. "Så for pokker", gispede jeg til mig selv, idet jeg genkendte General Førsløv. Nogle gange sker det jo, at man kommer ud for en situation, som man - når det hele er overstået - ser skulle have været behandlet på en anden facon. Det her var vist en af dem. Jeg blev hængende med hovedet nedad, men indtog en slags retstilling, bortset fra det med knæene. Generalen stoppede forbløffet op og lænede sig lidt fremover og kiggede undersøgende på mig. Jeg skulle lige til at gøre honnør, da min kasket faldt af, så jeg undlod, for man hilste jo ikke uden hovedbeklædning. En heftig lyd fra buskadset dyssede ned på duerne, men solsorten sang uforfærdet videre. Jeg kunde godt se, at den unge dame havde det slemt, som hun sad der med store useende øjne, sære trækninger i ansigtet, mens hun febrilsk bed sig i læberne og vred hænderne. Førsløv rettede sig helt op igen, tilkastede den unge dame et hvast blik og gik videre rystende på hovedet og uden at sige et ord. Hans hovne hustru tilkastede os et hånligt blik, da hun fulgte i hans kølvand. Så bukkede den unge dame under. Hun var fuldstændig sammenkrummet af grin og nærmest hulkede, da en bleg og slunken PAN dukkede op. Jeg lod mig omsider falde ned på jorden, hvor jeg vred mig i en slags latterkrampe. Hvad var det, der var så grinagtigt, spurgte PAN. "Det var alle dine lyde", hviskede den unge dame hæst, "og fuglene. Og ham der", og hun pegede på mig. "Mine lyde", stammede PAN rødmende, og jeg fortalte ham om alt det forløbne. Så måtte han også grine med. Omsider gik vi tilbage til bilejeren, men måtte stoppe et par gange for at grine af. Bilen var der ikke noget ved, så vi kørte til Hillerød, satte den forgrinede unge dame af og kørte hjem til mine forældre.

Jeg fik en dag besked på at skulle flyve i KZ-VII til Skrydstrup næste morgen for at hente en pilot dernede. Jeg fortalte så, at jeg ikke var checket ud på KZ- VII. Det

klarer vi hurtigt, sagde RIS. Op til stations-fligten, låne en VII'er, ud at lave 5 landinger på 30 minutter. Så var jeg checket ud. Start næste morgen til Skrydstrup - det var mit første besøg der - høj og lang lige finale, der var lidt sidevind, flade ud til en 3-punkts landing, støtte lidt med motoren i svævet. Hov - der var ingen motor, den var gået i stå på finalen. Hop, hop, lidt sidelæns ned ad banen, inden den snurrer en hel gang rundt. Ingen skader heldigvis. Hvad var der sket? Jo, RIS (Riisager) havde glemt at fortælle, at man under glidning i tomgang skulle have "carburator heat" på, ellers gik motoren i stå. Hjemturen til Karup foregik uden problemer.

Jeg blev senere meget gode venner med VII'eren og kom til at flyve den meget, især med værnepligtige før hjemsendelsen, messepigerne var også begejstrede passagerer. Især en, Miss Karup, var helt vild med at flyve ligesom en rutschebane. Hvis det ikke var voldsomt nok, skubbede hun selv til pinden.

Der krævedes dengang ikke megen flyvetid for at holde status på en flytype. På et tidspunkt havde jeg status på F-84, T-33, Harvard og KZ VII samtidig, selv om der var flere måneder imellem, at jeg fløj Harvard.

At man tog det meget let med kravet, ses af, at jeg fløj GCI-flyvning med en Harvard den 16. juni 1953 og først fløj Harvard igen den 18. marts 1954 - også GCI-flyvning - (med en passager) ni måneder senere.

Sproget mellem piloterne indbyrdes bar tydeligt præg af det ét år lange ophold i USA og kan for udenforstående nok have lydt noget blasert.

Konversation mellem flyvekontrolltårnet og piloten og mellem piloterne indbyrdes skulle være engelsk, og det medførte somme tider nogle pudsige forvekslinger:

Tårn: *"Lisbon 33, what is your position?"*

Lisbon 33: *"I can see Holstebro during a hole in the sky."*

Tårn: *"You are cleared to land in the grassarea, but look out for an artificial shit distributor operating in the area."*

Eller en eskadrillechefs ordrer til sin formation: *"Craven Red, use your divebrakes as little as much."*

En pilot, hvis rodekammarat må abortere efter opstart på vej til skydning: *"Tower, my number two is aborting, so I will go out to Rømø and shoot myself."*

Oxford'en, et tomotors træningsfly, var meget benyttet til weekendflyvninger og flyvninger til Kastrup i det hele taget. Under en sådan flyvning var jeg med som passager, sad nede midt i kabinen på den kasse, som udgjordes af planbjælkerne. RIS var pilot, og KOF (Kofoed-Jensen) sad i andenpilotens sæde. Ude over Kattegat var jeg blevet lidt døsig, halvblundede, indtil jeg pludselig ud ad vinduet i siden af flyet så en mand i en robåd i omtrent samme højde som jeg selv. Det var KOF, som nu fløj flyet. Efter landingen i Kastrup sagde RIS til KOF, at han nok havde været lidt langt nede ude over Kattegat. "Hvor meget har du egentlig fløjet Oxford'en før?" spurgte RIS. "Aldrig", svarede KOF.

Harvard'en blev meget benyttet til flyvning for den GCI-station (radarstation), der var beliggende på pladsen, BASHFUL tror jeg, dens kaldesignal var. Målruten gik mellem Viborg og Holstebro, og en anden Harvard skulle så flyve som jager. Under

en sådan tur som målfly havde jeg LES (L.E. Sørensen) med i bagsædet, for at han kunne smalfilme dogfighten (luftkampen), der fulgte efter interceptionen. Under dogfighten råber han pludselig "Stop", efter at jeg havde lavet en undvigende rulning. Jeg havde ikke bemærket, at han, foruden at have åbnet canopy 'et, også havde spændt sig fri af selerne for bedre at kunne bevæge sig rundt, når han skulle filme bagud.

Under en anden tur havde jeg en GCI-officer med i bagsædet. Det var hans første tur i en Harvard, og han skulle selvfølgelig prøve at flyve maskinen, men han var ikke sikker på, at han kunne, så han fik besked på at følge mine bevægelser med pinden. Efter et stykke tid tog jeg min egen styrepind af, holdt den op i luften, så han kunne se, at det nu var ham selv, der fløj maskinen. Det overbeviste ham!

Harvard'en var en dejlig maskine, selv om den var lidt forskellig fra T-6 G, som vi fløj i Texas. En af forskellene var, at "Full Rich Mixture", som bl.a. bruges under start og landing, på T-6'eren var med håndtaget fuldt fremad, og på Harvard'en helt tilbage. Under en flyvning til Kastrup med min kone, Grethe, i bagsædet blev landingen ikke så fin, som jeg havde lovet hende, idet jeg ikke kunne få flyet til at blive helt nede på banen i første forsøg. Jeg havde trukket gashåndtaget tilbage til tomgang – troede jeg. Det var imidlertid kun kommet tilbage til den hage, som sad på mixturehåndtaget, og derfor ikke helt i tomgang. Så vi hoppede ned ad banen, indtil jeg fandt ud af, hvad der var i vejen. Derefter fuld gas, gå rundt og lave en landing, der blev meget fin.

Mange af vore teknikere var mather, og de blev på et tidspunkt udnævnt til oversergenter. Det kostede en kasse øl - det var den gang, der var 50 i en kasse. Ved én lejlighed var det et meget stort hold, der var blevet udnævnt, og hele bagvæggen i briefingrummet i Hangar 2 var om eftermiddagen stablet op med fyldte ølkasser, som skulle tømmes, inden vi forlod eskadrillen.

Foruden træningen i skydning mod jordmål og kast af raketter og bomber øvede vi også skydning mod luftmål. Det var noget som F-84G ikke specielt var god til, den var en typisk jagerbomber. Alligevel lykkedes det at placere 85 ud af 100 affyrede skud i et trukket slæbemål, da vi havde lært A4 kanonsigtet godt at kende.

En af de mere populære missioner var DANO-missionerne. Disse bestod i, at en formation af fire fly fløj fra Danmark til et mål i Norge, hvorpå der skulle laves et simuleret angreb. Det var nu det norske luftforsvars opgave at finde os og prøve at forhindre, at vi kom frem til målet, som typisk var en flyvestation eller en radarstation. Når målet var angrebet, landede man på en norsk flyvestation og returnerede først næste dag, hvor den modsatte opgave nu var at lave et angreb på et mål i Danmark. Vi blev altid ualmindelig godt modtaget efter landingen i Norge. Måske har det noget at gøre med, at vi altid i begyndelsen havde spegepølser og vermouth med i cockpittet. Pakket så tæt, at jeg tvivler på, at katapultsædet ville have virket, hvis vi skulle have haft brug for det. Når flyet var blevet vinket på plads af den norske tekniker, placerede han en stige, så man kunne komme ud af flyet. I hånden havde han en øl, som skulle drikkes siddende i cockpittet. Derefter var der frokost i messen, tildeling af et kvarter og en folkevognsbus, som vi fire danske piloter kunne disponere over resten af dagen til sight-seeing, eller hvad man kunne finde på. Jeg har er par gange tilbragt eftermiddagen ved badestedet Larkollen ved Drammen og badet nøgenbadning i Oslofjorden ved midnat.

En sommerdag, hvor det var meget varmt, tog eskadrillen på udflugt med øl og pølser, der blev ristet over et bål ude i flyvestationens ydre område, hvor der var en forladt bondegård. RIS, som da var i ESK 727, havde fundet ud af vores udflugt, så han fik fat i en KZ VII, tog den ene dør af og lastede flyet med melposer og toiletpapir, som han så fløj ud og bombarderede os med. KOF, der stod oppe på taget af bondehuset, var i flere tilfælde ved at blive fløjet ned under bombardementet. Jo, der var eskadrille-spirit!!

Efterhånden som der ankom flere F-84'ere fra USA, blev der dannet flere eskadriller, hver med 25 fly. I alt havde man til slut 6 eskadriller hver med 25 F-84. Aldrig før eller siden har det danske flyvevåben haft en så formidabel størrelse. Det indebærer, at holdet blev splittet op på flere flyvestationer. Dermed forsvandt også noget af sammenholdet, og dette forstærkedes, da mange fra holdet søgte over i den civile luftfart, fortrinsvis SAS.

Pilots Association of 1950-II (Pilots Ass).

Et par uformelle holdfester på Flyvestation Karup førte til, at "Pilots Association of 1950-II" blev dannet den 13. november 1954 som en uformel forening. MAJ og JES tog så i 1957 initiativ til at danne en mere formel forening med rigtige love og vedtægter. Foreningens navn er i daglig tale forkortet til "Pilots Ass".

Slagsangen blev "Grisen", der lyder som følger:

1.vers *Grisen faldt og brækkede låret, Grisen faldt og brak sit lår, (gentages)*

2.vers *Nu er grisen død og borte, vi skal sorte pølser ha', (gentages)*

3.vers *Og vi rejste os fra bordet, med en mægtig bimmelim, (gentages)*

Melodien stammer fra en gammel tysk naversang og findes i gamle sangbøger un-

Navneliste over de i teksten forekommende kuttebrødre

ALS Poul E Alsøer
*Afgik fra flyvning på Williams AFB,
Major i FLV*

BIG Bent H. Bering
Afgik fra flyvningen på Avnø

BUE B. J. Knudsen
*Premierløjtnant i FLV, Esk 721,
Optiker*

BØR B. Ellekjær Pedersen
Oberstløjtnant i FLV

DAL B.N. Olsen
*Radiomath i søværnet, afgang fra
Avnø*

DUK Aksel V. Duch
*Luftkaptajn, Canada, Vietnam,
Firefighter-pilot*

DUR P. Durup Jørgensen
Oberstløjtnant i FLV

EBS Arne Ebsen
Luftkaptajn i SAS

EKA E.K. Andersen
Afgik fra flyvningen på Avnø

ELI Bent Eli Nielsen
*Dræbt ved flystyrt efter
kollision ved flyvestation Karup*

EMO Mogens Nyman Weje
Dræbt ved flystyrt over Djursland

ENI Bent Peter Nielsen
*Kaptajn i FLV.
Emigreret til Portugal*

ESA R.S. Hansen
Oberst i FLV

FRA H.J.A. Frandsen
Emigrerede til USA

HEL Ib Helleskov Jensen
Major i FLV, Personalechef i BASF

HØG Jørgen Høg-Jensen
Major i FLV

JES Jens Peter Jensen
Luftkaptajn i SAS

JON John C.P. Andersen
Luftkaptajn i SAS

JUC Torben H. Juncker
Luftkaptajn i Sterling Airways

KOU Martin Harry Koudal
Dræbt ved flystyrt ved Nymindegab

LIF Eilif P. Schneider
Oberst i FLV

LUF Hans Oluf Hansen
*Dræbt ved flystyrt i Limfjorden under
natflyvning.*

MAJ Jørgen Majnlund
Luftkaptajn i SAS

MIL Bent E. Bæhr
Major i FLV

MOV Mogens V. Hansen
Generalløjtnant i FLV

MØL J. Møllegaard
*Artillerimath i Søværnet. Afgået fra
Avnø*

OLE H.O. Kragh-Hansen
Afgået fra Avnø

PAN Poul Anker Andersen
Dræbt ved flystyrt i Jammerbugten

PER Søren L. Rålund
Major i FLV. Navigatøruddannet

POL Paul E. Ancker
Major i FLV, forfatter, cand. phil.

PRE Preben Jørgensen
Luftkaptajn i SAS, Chefpilot

RIK Erik Skjødt
Sekondløjtnant, afgang fra flyvning i USA

SEN Knud L. Christensen
Oberst i FLV, Forsvarets Efterretningstjeneste

STE Poul S. L. Olsen
Major i flyvevåbnet

TIN Per Tinus Sørensen
Afgang fra FLV efter landing på forkert side af landingslys



VED FORENEDE KRÆFTER

HERALDISK VÅBEN FOR
FLSK HOLD EK-50-II

Våbenskjoldet er designet af ALS, der beskriver det således:

BLASONERING: I rødt felt 3 sølv-bølger, fra den øverste et opkommende vildornehoved af guld og med hugtand af sølv.

Skjoldet er lagt på et guld-anker, hvor ankerstokken er erstattet af 2 horisontalt udbrede sølv-vinger (af amerikansk type). Skjoldet er omkranset af et blå bånd med teksten : "PILOTS ASS. EK-50-II - GRISEN FALDT" og over det hele en åben guld-krone af engelsk-canadisk type ("Astral Crown").

MOTIVERING:

Vildornen i skjoldet henviser til EK-50-II's dåbshandling for "Kuttebrødre" i branddammen på Avnø. Når de "døbte kuttebrødre" steg op af bølgerne, blev sangen "Grisen Faldt" første gang hørt. Sangen er senere holdets kampsang. En vildorne – eller som den kaldtes i gamle dage: "en vildbasse" – må anses at være et passende symbolsk udtryk for de vildbasser, der fylkes i PILOTS ASSOCIATION EK- 50-II.

Ankeret henviser til, at EK-50-II var det sidste hold med "maritim baggrund" (Flyvevæsenet)

Sølvvingerne henviser til, at holdet fik sin uddannelse i USA.

"Astral-kronen" er internationalt kendt som en "Flyver-krone" og henviser også til, at flere af holdet fik navigatøruddannelse i Canada.