

# MIN TID SOM PILOT VED ESKADRILLE 724

8/1 - 1951 til 31/3 - 1957



**Af major Bent Werther Andersen (WAN)**



**Ankomsten af de nye Hunter-fly vakte stor opmærksomhed, og billedet her blev bragt på forsiden af det dengang meget læste tidsskrift "Det Bedste"**

## **Baggrund:**

I forbindelse med et besøg på Flyvevåbnets Historiske Arkiv i 2006 blev jeg opfordret til at deltage i udgivelsen af Eskadrille 724s historie.

Min tid som pilot ved ESK 724 startede, da eskadrillen blev oprettet den 8. januar 1951, og varede til den 31. marts 1957, hvor jeg blev overført til FSN Værløse som leder af OPS sektionen.

Som indledning til ovenstående har jeg studeret mine logbøger og fundet det hensigtsmæssigt at skrive en "dagbog" måned for måned. Dagbogen kan sammen med andre kilder være med til, at ønsket om udgivelsen af Eskadrille 724s historie kan blive en realitet.

## **Resume af min uddannelse, inden jeg kom til ESK 724:**

Forskolen til EK-49-1 fra 2. januar til 6. marts 1949 som flyverkadetaspirant på Værløse flyveplads.

Elementærkursus 49-1 fra 7. marts til 3. juli 1949 på Luftmarinestation Avnø med typerne KZ II og KZ VII. Ved afslutningen udnævnt til flyverkadet.

Overgangskursus fra 4. juli 1949 til 8. januar 1950 på Karup flyveplads med typen Harvard II B.

Fortsættelseskursus (løjtnantskursus) fra 9. januar til 15. april 1950 på Værløse Flyveplads.

3. ESK. med typen Oxford i samme periode som Fortsættelses-kursus.

Den 15. april 1950 fik jeg min "vinge" og på samme dag udnævnelse til flyverløjtnant II (R).

4. ESK fra 16. april 1950 til 31. juli 1950 på Værløse med typerne Spitfire MK. IX, Oxford og Harvard IIB.

5. ESK. på Karup fra 1. august til 2. september 1950 med typerne Spitfire MK. IX og Oxford.

3. luftflotille på Karup fra 3. september 1950 til 7. januar 1951 med typerne Meteor MK. IV og VII samt Oxford.

## **Eskadrille 724 etableres:**

I forbindelse med at Danmark blev medlem af NATO, blev Eskadrille 724 oprettet den 8. januar 1951. Sammen med ca. halvdelen af 3. Luftflotilles mandskab blev jeg overført til Eskadrille 724. Eskadrillen skulle operere fra Hangar 2 på FSN Karup. Kaptajn Hans Tonnesen blev udnævnt som chef for eskadrillen. Vi skulle udstyres med Meteor MK.VIII; men da disse fly endnu ikke var modtaget fra fabrikken i England, lånte vi af Eskadrille 723 8 stk. Meteor MK. IV samt 2 stk. Meteor MK. VII.



*Meteor Mk. VIII*

Den nye Meteor Mk. VIII var udstyret med Martin Baker katapultsæde. Gyrosigtet kunne køres op og ned. Udsynet gennem frontruden blev derfor væsentligt forbedret, når der ikke var behov for gyrosigtet. Max. hastighed var øget til mach 0,82.

Samtlige piloter så derfor frem til de nye luftfartøjer, som skulle hjemflyves fra Glosters fabrik, som lå tæt ved Cheltenham i den sydlige del af England.

### **Januar 1951:**

Det blev ikke til megen flyvning den første måned ved Eskadrille 724. Vinteren satte ind med koldt vejr og masser af sne. Da der ikke fandtes ret meget snerydningsudstyr, blev det besluttet at sende piloterne fra Eskadrille 723 og 724 ud på bane 27 for at trampe sneen sammen. Vi stillede op på den østlige ende af startbanen og gik derefter skulder ved skulder til den anden ende af startbanen, medens vi trampede sneen hårdt sammen. Da man derefter prøvede at taxi en Meteor ud til bane 27, måtte man opgive på grund af alt for glatte taxibaner. Det var skønne spildte kræfter; men vi fik da masser af frisk luft.

Efter at vi var blevet medlem af NATO, skulle radiokorrespondancen foregå på engelsk. Da vi ikke kunne flyve, brugte vi megen tid på at indøve nye procedurer og callsigns. Samlet flyvning i januar blev en blindflyvningstur sammen med flyverløjtnant P.I.R. Andersen (IRA) i en Oxford.



*Oxford*

Flyvning januar 1:00 t. Oxford

### **Februar 1951:**

I begyndelsen af februar blev vejret bedre, og der kom gang i flyvningen. Vi øvede tæt formation, kampformation og kunstflyvning. Da jeg stadig havde min bopæl på Sjælland, fløj jeg to gange i løbet af måneden til Kastrup i en Oxford sammen med henholdsvis IRA og kaptajnløjtnant N. Holst Sørensen.

Flyvning februar 3:35 t. Meteor og 6:30 t. Oxford

### **Marts 1951:**

I denne måned fik jeg min første tur i en Meteor MK. VIII. Det var nr. 482. Senere på måneden prøvede jeg fotoskydning med det nye gyrosigte, som kunne køres op og ned. Jeg øvede også QGH, som var en letdown procedure, hvor vi ved hjælp af en manuel pejler blev ført ind over Karup i 20.000 fod eller på toppen af skyerne. Vi decentede derefter til den halve højde + 2.000 fod. Så udførte vi et venstredrej ind mod flyvepladsen og skulle så meget gerne være "lined op" med bane i brug. Vi fortsatte decenten, til vi kom ud under skydækket.

Herefter gjaldt det om at få landkending, så vi kunne komme ind og lande. Med dårlig sigt kunne det være noget af et problem!!!

Jeg var på weekendflyvning 3 gange til Kastrup sammen med kaptajnløjtnant C. Børgesen og 1.løjtnant F. Hansen.

Flyvning marts 4:55 t. Meteor og 9:00 t. Oxford

### **April 1951:**

I løbet af marts og april blev der færget mange Meteor VIII hjem til eskadrillen fra England. Vi kunne derfor returnere de lånte Meteor IV til Eskadrille 723.

I denne måned øvede vi dogfight, kampformation, lavflyvningsnavigation i 600 fod og luftkamp. For første gang prøvede vi at skyde mod jordmål. Det foregik ved Nymindegab.

Det blev kun til én tur til Sjælland i Oxford sammen med premierløjtnant S.J. Darket.

Flyvning april 13:30 t. Meteor og 6:30 t. Oxford

### **Maj 1951:**

I slutningen af april sejlede jeg til England sammen med flyverløjtnanterne T. Rasmussen (TRA), C.F. Laulund (LAU) og H. Andersen (AND). Vi skulle færge fly hjem til Danmark. Inden hjemflyvningen besøgte vi Martin Bakers fabrik. Her fremstillede man katapultsæder til vore fly. Efter en god frokost blev alle efter tur skudt op i et højt tårn ved hjælp af et katapultsæde, dog kun med halv krudtladning.

Den 2. maj testfløj jeg Meteor VIII nr. 494 fra Glosters flyveplads Morton Valence. Den næste dag fik flyet monteret droptanke. Sammen med de 3 andre piloter fløj vi direkte fra Morton Valence til Karup - flyvetid 1:35 t.

I begyndelsen af denne måned øvede vi kampformation, luftkamp i rode og gruppe, natflyvning solo og i gruppe. I slutningen af måneden skulle vi deltage i en stor NATO øvelse i Holland.

Under natflyvning i gruppe med S.J. Darket som fører missede han Karup Flyveplads ved den første anflyvning. Kort tid efter rapporterede nr. 4 i formationen, flyverløjtnant K. Skydsbjerg, at han var "low on fuel". Da Darket endelig fandt Karup, landede alle fire fly sikkert; men SKYs motorer gik i stå på vej ind til Hangar 2 på grund af manglende brændstof. Da jeg skulle parkere mit fly, gik det også i stå af samme årsag.

Eskadrillechefens eneste kommentar til hændelsen var "Svend Juel – Du må sgu lære at navigere noget bedre!"

Den 20. maj fløj vi otte fly under ledelse af kaptajn Tonnesen til Gilze-Rijen i Holland. Vi var 3 eskadriller, der opererede fra flyvepladsen. Scrambling foregik fra 3 forskellige startbaner, men alle brugte den samme landingsbane. Scrambling blev markeret ved hjælp af farvede lyskugler, og antallet af lyskugler angav antallet af fly, som skulle i luften. Når flere eskadriller blev sendt i luften på samme tid, opstod der af og til kritiske situationer, men der skete heldigvis ingen kollisioner.

Vi fløj under GCI kontrol – noget helt nyt for os – men en særdeles positiv oplevelse. Der var masser af mål. Jeg "nedskød" bl. a. 1 Wellington, 1 Fairchild Packet, 1 F 84, 1 Vampire og 2 Lincoln.

Da man efter solnedgang forventede et meget stort "angreb" på Holland, meddelte kaptajn Tonnesen til den hollandske operationsofficer, at den danske dagjagereskadrille også kunne operere om natten!!! Da solen gik ned, blev 724 sat på stand by for enden af startbanen. Efter ca. en halv time blev alle 8 fly sendt i luften. Da vi kom op i 16.000 fod, var det heldigvis stadig tussmørke i denne højde, for foran os lå en kæmpeformation på ca. 200 Lincoln bombefly. Vi angreb med alle 8 fly og "skød" et stort antal Lincoln ned. Eskadrille 724 høstede stor anerkendelse for denne indsats. SACEUR sendte efter øvelsen et brev til chefen for det danske flyvevåben, hvor han takkede for den danske indsats, som han betegnede som særdeles professionel og målrettet. Da vi

kom tilbage til Danmark, fik alle, som havde deltaget i øvelsen, 7 dages tjenestefri som tak for indsatsen.

Flyvning maj 30:15 t. Meteor og 4:05 t. Oxford.

### **Juni 1951:**

Da vi nu havde fået alle 20 Meteor MK. 8 leveret til eskadrillen, kom der rigtig gang i flyvningen. Det blev til kunstflyvning, QGH, højdeflyvning (42.500 fod), luftkamp i rode og gruppe, kampformation, skydning mod jordmål ved Nymindegab og angreb mod US Navy.

Det blev til 3 weekendture til Sjælland sammen med bl.a. H. Tonnesen og S.J. Darket.

Flyvning juni 22:55 t. Meteor og 11:30 t. Oxford.

### **Juli 1951:**

Rodevis øvede vi dogfight, luftkamp i gruppe, formationsflyvning, navigation i 30.000 fod, lavflyvningsnavigation individuel, i rode og finger 4. Jeg øvede QGH på Aalborg, da denne flyveplads var udset til at huse en Meteoreskadrille.

Jeg var på 4 weekendture til Kastrup med bl.a. S.J. Darket, P. Thorsen (TOR), K. Skydsbjerg (SKY) og H. Tonnesen.

Flyvning juli 24:05 t. Meteor og 14:25 t. Oxford.

### **August 1951:**

De første 14 dage af august holdt jeg sommerferie sammen med min kone på Bornholm. På grund af krigen i Korea måtte ingen af piloterne rejse udenlands.

I denne måned skulle vi atter skyde mod jordmål ved Nymindegab. Når luftfartøjerne skulle oplades, blev de placeret i nærheden af flyvekontrollårnet. For ikke at bringe andre fly i fare ved start og landing, blev det besluttet, at de opladte fly skulle pege bort fra flyvefeltet. Flyene blev derfor rettet mod syd – men her lå bl.a. infirmeriet. Inden vil skulle i luften, skulle en tekniker checke, om fotogeværet virkede. Han placerede sig derfor ved snuden af flyet – midt imellem de 4 kanoner! Piloten aktiverede derefter fotogeværet med en speciel kontakt på "pinden". Teknikeren kunne så høre en tikkende lyd, som indikerede, at fotogeværet fungerede. Når vi øvede luftkamp med fly, der ikke var opladet, var der mange af piloterne, der havde den uvane at anvende affyringsknappen til kanonerne i stedet for den til fotogeværet. I henhold til procedurerne var dette naturligvis ikke korrekt.

Da en af piloterne skulle afprøve sit fotogevær, inden han skulle af sted på jordmålskydning, anvendte han, som han plejede at gøre, affyringsknappen til kanonerne. Det resulterede i en salve fra alle 4 kanoner med i alt 16 skud! Heldigvis stod teknikeren placeret, så projektilerne passerede på hver side af ham. Flere af projektilerne ramte infirmeriet. Et af projektilerne ramte tandlægestolen, hvor en soldat netop havde siddet. Patienter, læger og sygeplejersker sprang ud ad vinduer og døre, hvorefter de forsvandt i alle retninger. Resten af året var der ikke ret mange soldater, der meldte sig syge!

Efter denne hændelse besluttede eskadrillechefen, at alle flyene skulle vende mod flyvefeltet, når de skulle oplades.

På Karup blev der opstillet en GCI station. I denne måned prøvede jeg for første gang, at udføre interceptioner under kontrol af en dansk kontrollør. Det var ikke nogen større succes, da radarstationen – på grund af manglende højdefinder - ikke kunne opgive, i hvilken højde målet befandt sig. Målet kunne derfor være et sted mellem 600 – 40.000 fod. Så vi var meget heldige, hvis interceptionerne lykkedes.

Vi øvede kampformation med 12 eller 16 fly. Vi deltog i en øvelse, hvor jeg ved en fejltagelse interceptedede en civil DC-6. Jeg fik også ram på 1 B-45 og 1 F-84, begge disse fly fløj så højt, at de trak contrails efter sig, så de manglende højdeangivelser fik ingen betydning.

Det blev til 2 weekendture med Oxford til Kastrup.

Flyvning august 25:10 t. Meteor og 5:05 t. Oxford.

### **September 1951:**

I denne måned øvede vi mange interceptioner under kontrol af GCI stationen. Men de manglende højdeangivelser på målene resulterede i mange mislykkede interceptioner. Hvis det f. eks. var overskyet, anede vi ikke, om målet befandt sig over eller under skyerne. Det var som regel kun de mål, der fløj så højt, at de trak contrails efter sig, hvor missionen endte med en "nedskydning".

Vi øvede kunstflyvning i formation, lavflyvningsnavigation, kampformation og luftkamp. Med Oxford fløj jeg målflyvning for 14. Art. Afd.

Flyvning september 11:15 t. Meteor og 2:00 t. Oxford.

Den 25. september rejste jeg til England for at gennemgå Pilot Attack Instructor Course på Leconfield flyveplads i Yorkshire.

### **Oktober 1951:**

På kurset fløj vi Meteor MK IV og Vampire MK V. Med Meteor øvede vi parvis fotoskydning i 25.000 – 36.000 fod. Vi øvede også fotoskydning mod Lincoln bombefly i 16.000 – 20.000 fod.

Samtidig med, at vi angreb, var vi mål for tårn-og agterskytterne i bombeflyene. På Skipsea Range skød vi mod jordmål, og over Nordsøen skød vi mod flagmål, som blev trukket af en Meteor MK VII i 16.000 fod. Med Vampire skød vi raketter på Skipsea Range og, vi dykbombede fra 20.000 fod mod et mål udlagt i Nordsøen.

Flyvning oktober 28:50 t. Meteor.

## November 1951:



### *Vampire*

Den 12. november fløj jeg Vampire for første gang. Da skolen ikke rådede over en 2-sædet Vampire, var dobbeltstyring til denne type ikke mulig. For at vænne mig til flyet fik jeg 2 ture på i alt 1:25 t. På min 3. tur – samme dag – blev der hængt 4 raketter under flyet. Jeg skulle derefter affyre raketter mod jordmål på Skipsea Range. Det var noget af en oplevelse, da det var første gang, jeg prøvede at skyde med raketter. Resultatet blev også derefter, kun 1 af 4 raketter ramte i nærheden af målet. Den næste dag blev jeg igen sendt af sted i min Vampire. Denne dag gjaldt det dykbombning. Dette foregik som tidligere nævnt ude over Nordsøen på en dag med rigtig dårlig sigt, hvilket gjorde det vanskeligt at ramme målet.

Den 20. november skulle jeg øve fotoskydning i 27.000 fod. Da der ikke var nok Meteor IV til rådighed, skulle jeg flyve missionen i en Meteor VIII. Jeg var jo allerede omskolet til denne type i Danmark. Trykkabinen virkede ikke på flyet, jordpersonellet spurgte mig derfor, om jeg kunne acceptere at flyve Meteoren uden tryk på kabinen. Det var ok med mig, vi fløj jo ofte Meteor VII, som ikke havde trykkabine.

Jeg startede i rode sammen med en canadisk pilot. Da vi nåede 27.000 fod, havde jeg det ikke så godt. Jeg fik hovedpine og begyndte at svede kraftigt. Over radioen fortalte jeg min makker om mine problemer. "Får du ilt nok?" spurgte han. Jeg checkede min iltmåler, som indikerede, at jeg fik ilt. For en sikkerheds skyld satte jeg vælgeren på max ilt! Efter få minutter kunne jeg mærke, at jeg var ved at miste bevidstheden, jeg satte derfor motorerne i tomgang og aktiverede dykbremserne – derefter besvimedede jeg!

I ca. 15.000 fod kom jeg til mig selv i et stejlt dyk. Jeg rettede flyet op og fik øje på min makker, som lå ved siden af mig, medens han råbte og skreg over radioen. Da han så, at jeg var ok, førte han os begge hjem til landing på Leconfield.



En undersøgelse af flyet afslørede, at teknikeren havde glemt at forbinde katapultsædets iltslange til flyets iltssystem. Selv om iltmåleren indikerede, at jeg fik ilt, nåede det ikke op til min iltmaske, hvorfor jeg besvime, da jeg kom op i 27.000 fod uden trykkabine. Den ansvarlige tekniker blev senere straffet for forseelsen.

Flyvning november 15.40 t. Meteor og 9:55 t. Vampire.

### **December 1951:**

Den 5. december sluttede kurset på Leconfield. Jeg bestod kurset, og var herefter kvalificeret til at fungere som våbeninstruktør ved eskadrillen. Ved hjemkomsten til Danmark fik jeg en uges ferie, da min kone havde født en datter under mit ophold i England.

Tilbage i 724 fløj vi luftkamp, kampformation, kunstflyvning og lavflyvningsnavigation.

I Oxford fløj jeg på juleferie til Kastrup sammen med kaptajn løjtnant C. Børgesen den 22. december.

Flyvning december 2:30 t. Meteor og 3:55 t. Oxford.

### **Januar 1952:**

I denne måned var vejret ret dårligt, og vi manglede stadig snerydningsmateriel. Men vi fik da øvet luftkamp og kampformation.

Sammen med IRA var jeg på 2 weekendture til Kastrup i Oxford.

Flyvning januar 1952 2:55 Meteor og 3:55 t. Oxford.

### **Februar 1952:**

Vi øvede luftkamp, kampformation, luftmålsskydning og instrumentflyvning.

Sammen med C. Børgesen og flyverløjtnant T. Rasmussen (TRA) var jeg på 2 weekendture til Kastrup.

Flyvning februar 10:00 t. Meteor og 5:00 t. Oxford.

### **Marts 1952:**

I begyndelsen af denne måned deltog vi i en øvelse med Hæren. Jeg fløj flere missioner, hvor opgaven var at lokalisere de fjendtlige styrker, hvorefter vi udførte simulerede angreb mod dem. Udover deltagelse i øvelsen øvede vi lavflyvning, kampformation og luftkamp i mellem og stor højde.

Med Meteor VII fløj jeg omskoling af 3 nye piloter – den ene af dem omkom desværre på den første solotur (iltmangel).

Det blev kun til en enkelt tur til Kastrup i Oxford.

Flyvning marts 21:30 t. Meteor og 2:00 t. Oxford.

### **April 1952:**

Vi øvede GCI, kampformation, lavflyvning og luftkamp. En af missionerne

måtte afbrydes efter 10 min., da luftfartøjet var us. Sidst på måneden øvede vi skydning mod jordmål. En af missionerne måtte afbrydes, da der opstod fejl på kanonerne.

På Karup var der blevet opstillet en GCA station. Den gjorde det muligt at lande sikkert, når der var lave skyer og dårlig sigt. Flyvekontrollen var også blevet udstyret med en katoderørspejler i stedet for den manuelle pejler, som hidtil havde hjulpet os hjem til Karup. De manuelle pejlinger blev ret ofte vendt 180 grader forkert; men det var heldigvis slut nu. Begge tiltag var store fremskridt for flyvesikkerheden samt antallet af fly, som flyvekontrollen kunne håndtere, når vejret var dårligt.

Det blev til 4 weekendture til Kastrup i Oxford.

Flyvning april 17:55 t. Meteor, 2 GCA og 7:55 t. Oxford.

### **Maj 1952:**

I denne måned øvede vi angreb mod flådens torpedobåde samt GCI, kunstflyvning solo og i formation, luftkamp, skydning mod jordmål, natflyvningsnavigation, flyvning på 1 motor efterfulgt af en simuleret nødlanding. Efter vi havde fået GCA øvede vi QGH/GCA som en selvstændig disciplin.

Jeg var på 4 weekendture til Kastrup sammen med bl.a. C. Børgesen og IRA.

Flyvning maj 24:55 t. Meteor, 5 GCA og 8:20 t. Oxford.

### **Juni 1952:**

I ca. et halvt år havde Eskadrille 723 planlagt flytning til Aalborg. Men Flyverkommandoen ændrede imidlertid sin beslutning. Med kort varsel fik Eskadrille 724 besked på at flytte til Aalborg med kaptajn C. Børgesen som chef. Flytningen skulle finde sted i løbet af juni.

Midt på måneden flyttede eskadrillen så til Aalborg, hvor vi blev modtaget af stationschefen G. Bouet og materielofficeren Bosch Jensen. H. Tonnesen blev flyvestationens operationsofficer.

På Aalborg blev flytrafikken ledet af civile flyveledere. I begyndelsen opstod der af og til konflikter i afviklingen af trafikken mellem civile og militære fly. Men efterhånden vænnede flyvelederne sig til de mange jetfly. Der gik dog nogen tid, før flyvelederne kunne håndtere et større antal fly, som skulle udføre letdown ved hjælp af QGH. Det blev dog meget bedre, da der blev opstillet en GCA station, bemanded med militære flyveledere.

Vi øvede luftkamp, kampformation, QGH/GCA, kunstflyvning og lavflyvningsnavigation. Sidst på måneden øvede vi tæt formationsflyvning med 12 fly, da vi den følgende måned skulle til Belgien.

Den 7. juni fløj jeg en Harvard til Kastrup. Det blev til 3 weekendture til Kastrup sammen med kaptajnløjtnant P. Thorsen.

Flyvning juni 18:55 t. Meteor, 2 GCA, 6:00 t. Oxford og 1:15 t. Harvard.



*Harvard*

### **Juli 1952:**

Eskadrille 724 var inviteret til Belgien i anledning af NATO Journes des Forces Aeriennes den 11. – 13. juli. Vi skulle deltage med et kunstflyvningshold på 4 fly. Holdet bestod af løjtnant (R) V. Thorsen, fører, samt flyverløjtnanterne C.F. Laulund (LAU), P.I.R. Andersen (IRA) og H.V. Hansen (HAN). Jeg skulle lede en formation på 12 fly, som skulle indgå i en større formation på 2000 fly.

Inden vi skulle af sted, øvede vi flere gange tæt formationsflyvning med 12 fly. Den 10. juli fløj alle 16 fly til Bruxelles. Eskadrillechefen og kunstflyvningsholdet blev i Bruxelles, de resterende 12 fly førte jeg til Beauvochain, som lå 15 min. flyvning fra Bruxelles.

Jeg landede som den første, de resterende fly skød over, undtagen min wingman, flyverløjtnant V. Christensen (CRI). Han ville vise belgierne, at han kunne sætte sit fly på tærskelen til landingsbanen. Han satte desværre hjulene et par meter før landingsbanen med det resultat, at understellet blev revet af flyet, og han kurede ind på græsset ved siden af landingsbanen. Brandbiler og ambulance rykkede til undsætning; men heldigvis opstod der ikke brand i flyet, og CRI kunne uskadt hoppe ud af flyet. De resterende 10 fly landede uden problemer.

Den 12. juli var der generalprøve på forbi-flyvningen over Bruxelles. Vi deltog med 10 fly ud af 124 Meteorfly, som startede fra Beauvochain. Alt gik godt! Det samme gjaldt ikke vort kunstflyvningshold i Bruxelles. På vej ud til startbanen kolliderede 2 af flyene, så teamet ikke kunne deltage i generalprøven på grund af skader på begge fly. Teknisk leder sendte et hold teknikere til Beauvochain. Holdet afmonterede halen og snuden på den Meteor, som CRI mavelandede dagen før. Delene skulle bruges som reservedele. Derefter kørte teknikerne tilbage til Bruxelles, hvor de i løbet af natten fik repareret de 2 beskadigede fly – begge fly blev klar til flyveopvisningen.

Den 13. juli blev formationsflyvningen med de 2000 fly gennemført som planlagt. Men da de 124 Meteorfly skulle lande på Beauvochain, måtte 2 belgiske piloter springe ud i faldskærm, da deres fly løb tør for brændstof i landingsrunden!

Vort kunstflyvningshold i Bruxelles gennemførte deres opvisning uden problemer med stor bravur.

Om aftenen deltog vi sammen med et par tusinde officerer i et stort garden party på et slot syd for Bruxelles. Alt gik fint, indtil 2 af vore "ungflyvere" optrådte mindre heldigt. Eskadrillechefen besluttede derfor at sende hele holdet fra Beauvochain hjem i seng.

Den 14. juli fløj vi samlet hjem til Aalborg via Bruxelles.

Resten af måneden øvede vi luftkamp, lavflyvningsnavigation, kampformation samt QGH/GCA.

Jeg var på 3 weekendture i Oxford til Kastrup.

Flyvning juli 20:40 t. Meteor, 2 GCA og 8:05 t. Oxford.

### **August 1952:**

Den 17. august fløj jeg til Kastrup i en Meteor. Herfra startede jeg dagen efter mod Rønne lufthavn, hvor jeg udførte kunstflyvning og forbiflyvning i lav højde i forbindelse med et flyvestævne på lufthavnen. Vi øvede angreb mod flådens skibe, luftkamp, navigation i lav højde, kampformation samt GCI.

Jeg var på 4 weekendture til Sjælland i Oxford samt et par ture til Karup.

Flyvning august 28:25 t. Meteor, 2 GCA og 10:45 t. Oxford.

### **September 1952:**

Denne måned stod i øvelsernes tegn. Jeg fløj 12 missioner luftforsvar under kontrol af GCI stationen. Vi angreb Hærens styrker i forbindelse med efterårsøvelserne. I Meteor VII øvede jeg instrumentflyvning sammen med TRA og RØT. Vi øvede desuden luftkamp, kampformation, natflyvning samt QGH/GCA.



*Meteor Mk. VII*

Jeg var på 2 weekendture til Kastrup i Oxford.

Flyvning september 29:15 t. Meteor, 2 GCA og 5:35 t. Oxford.

### **Oktober 1952:**

Efterårsøvelserne fortsatte i oktober. Eskadrillen skulle flyve ground support for Orange styrker; men flyvning de første ti dage af oktober måtte aflyses på grund af tåge. Det blev dog til 5 missioner på øvelsens sidste 4 dage.

Sidst på måneden fik vi monteret vingetanke på vore fly, da vi skulle angribe jordmål i Norge. På flere af missionerne kom vi i dogfight med norske Vampire. Vi klarede os dårligt, da vi ikke kunne droppe vore vingetanke (af økonomiske grunde).

Resten af måneden øvede vi kampformation, formationsflyvning og QGH/GCA.

Da vi ønskede at fremstille eskadrillens eget julekort, førte jeg en formation, hvor vi først fløj et 7-tal, dernæst et 2-tal og til sidst et 4-tal. Flyvestationens fotograf tog billeder af alle 3 formationer. Han fotograferede derefter nogle cumulus-skyer og kombinerede det hele til et flot julekort.

Det var nu slut med de mange weekendture til Sjælland, da min familie og jeg flyttede til Nørre Sundby.

Flyvning oktober 13:10 t. Meteor og 2 GCA.

### **November 1952:**

I denne måned fløj jeg ikke??????????

### **December 1952:**

Vi øvede luftkamp, kampformation, formationsflyvning samt QGH/GCA. Jeg fløj instrumentflyvning i en Meteor VII sammen med AND. På grund af mange skyer og dårlig sigt måtte mange af missionerne afsluttes med QGH/GCA.

Flyvning december 11:00 t. Meteor og 7 GCA.

### **Januar 1953:**

Vi øvede luftkamp, lavflyvning, navigationsflyvning og kampformation. På en formationsflyvning blev mit fly us. Jeg måtte derfor afbryde missionen og returnere til Aalborg. Senere på måneden testfløj jeg det samme fly.

Den 28. januar deltog jeg i eftersøgning af et skib, som jeg dog ikke fandt. På grund af dårligt vejr med masser af skyer, intensiverede vi træning i instrumentflyvning. I Meteor VII fløj jeg sammen med CRI, AND og PET. Mange af de øvrige missioner måtte afsluttes med QGH/GCA på grund af vejret, så vi var glade for vore GCA operatører: Lerhøj, PIS-Hansen, Pølse-Larsen og Appel.

Flyvning januar 21:50 t. Meteor og 13 GCA.

### **Februar 1953:**

Vi øvede kampformation, formationsflyvning, navigation i lav højde og QGH/GCA. Den Meteor, jeg havde problemer med i sidste måned, måtte jeg testflyve 2 gange. Sidst på måneden fløj jeg ground support i forbindelse med en mindre hærøvelse.

Flyvning februar 12:45 t. Meteor og 4 GCA.

### **Marts 1953:**

Månedens startede med øvelse Janus, hvor jeg fløj ground support 2 gange. Vi

øvede kampformation, kunstflyvning, luftkamp, og GCI. Den 24. marts fløj hele eskadrillen til Flyvestation Skrydstrup. Herfra skulle vi skyde mod flagmål ved Rømø. Det blev til 4 missioner mod flagmål samt 2 missioner, hvor jeg trak flagmålet efter en MeteorVII. Vi måtte anvende det faste sigte, da det ikke var muligt at anvende gyrosigtet p.gr.a. manglende "range" (afstandsmåling).

Den 28. marts returnerede vi til Aalborg i en formation på 16 fly. Vi fløj ind over Karup på vejen hjem.

Flyvning marts 18:35 t. Meteor + 1 GCA.

### **April 1953:**

I denne måned øvede vi QGH/GCA, luftkamp, navigation, kunstflyvning og kampformation med 8 fly. Vi afsluttede missionen med QGH/GCA parvis. Da jeg var blevet udnævnt som flyvestationens skydeofficer, testede jeg jordmålsskydning på Nymindegab Range. Efter at have godkendt skydebanen, blev det til yderlig 8 missioner mod jordmål.

Flyvning april 18:40 t. Meteor + 4 GCA.

### **Maj 1953:**

Vi fortsatte med jordmålsskydninger i begyndelsen af maj. Desværre var der ofte stop på kanonerne, så vi ikke fik afgivet 100 skud pr. kanon.

Vi øvede luftkamp, kampformation, QGH/GCA, navigation i lav højde og GCI. På en af GCI missionerne, som afsluttede med en simuleret nødlanding, var jeg målfly.

Vi fløj mål for Luftmeldekorpsset og deltog i en øvelse med Hæren, hvor jeg fløj 9 missioner ground support.

Flyvning maj 33:15 t. Meteor + 4 GCA

### **Juni 1953:**

De første 14 dage var eskadrillen forlagt til Flyvestation Skrydstrup. Vi skulle igen øve skydning mod flagmål på Rømø Range. Flyvestationen havde endnu ikke modtaget sine F-84 eskadriller, så flyvestationens mandskab skulle vænne sig til at have en operativ eskadrille på besøg.

Vi skød mod flagmål, som blev trukket efter en Meteor. Det blev til 17. missioner med varierende resultater, da vi kun kunne anvende det faste sigte. På grund af dårligt vejr, fløj jeg 2 missioner vejrrekonoscering. I Meteor VII fløj jeg en tur med flyvestationens materielofficer, 1. løjtnant L. Larsen. Det var hans første tur i jet; men han klarede den fint. Vi fløj over hans fødeø i lav højde. Her stod hele familien og vinkede.

Samme Larsen var barofficer i officersmessen. Når han rejste til København på weekend, satte han en hængelås for beholdningen af spiritus. Det var ikke populært. Som hævn døbte piloterne ham "Laurits Smæklås", et øgenavn som han måtte trækkes med resten af sin tid i Flyvevåbnet.

Da vi var færdige med at skyde, blev der afholdt en stor afskedsmiddag i officersmessen. Næste dag skulle vi flyve hjem til Aalborg. Vi fløj en 16 skibs tæt formation. Eskadrillechefen havde planlagt at passere ind over Karup; men det måtte vi opgive, da en del af "ungflyverne" ikke kunne holde deres plads i formationen på gr. af tømmermænd!!

Resten af måneden fløj vi luftkamp, kampformation, målflyvning, lavflyvningsnavigation samt kunstflyvning efterfulgt af QGH/GCA.

Flyvning juni 25:25 t. Meteor + 7 GCA.

Den 15. juni 1953 blev jeg udnævnt til flyverløjtnant 1(R).

### **Juli 1953:**

Da vi havde haft problemer med stop på kanonerne på 2 af flyene, udskiftede teknikerne dele i kanonerne. Derefter fløj jeg 3 missioner, hvor kanonerne blev afprøvet ude over Jammerbugten.

Vi fløj kampformation, luftkamp, kunstflyvning, navigation i 1000 fod. Jeg testfløj Meteor 481 2 gange.

Efter en 8 skibs tæt formationsflyvning til Kastrup fløj jeg 2 missioner for Luftmeldekorpsset. Derefter returnerede vi til Aalborg i tæt formation.

Den 15. juli fløj jeg kampformation med premierløjtnant J.A.F. Jørgensen (JAF), sgt. O. Eriksen (ERI), og sgt. A. Christensen(ASE). I et drej i ca. 1500 fod over klitterne ved Blokhus skulle ASE krydse under JAF. I drejet trak han så mange "G", at han fik et black out, hvorefter han styrtede ned. Efter at have overfløjet nedstyrtningsstedet flere gange måtte vi desværre konstatere, at han sandsynligvis var omkommet. Vi returnerede derefter til Aalborg. Da politiet havde bekræftet, at ASE var død, kørte ERI og jeg ud til Hals, hvor ASEs forældre og forlovede boede. Det var en svær opgave at overbringe den sørgelige meddelelse til familien.

Flyvning juli 22:00 t. Meteor + 1 GCA.

### **August 1953:**

De første 14 dage af måneden havde jeg sommerferie. Resten af måneden øvede vi skydning mod jordmål ved Nymindegab. Jeg fløj 10 missioner; men en af dem måtte afbrydes p.gr.a. stop på kanonerne.

Flyvning august 10:10 t. Meteor

### **September 1953:**

Skydning mod jordmål fortsatte den første uge af september. Vi øvede luftkamp, tæt formationsflyvning, kampformation og navigation om natten. I slutningen af måneden deltog jeg i øvelse Heads Up med 6 missioner. Sammen med løjtnant J. Andersen(JAN) fløj jeg instrumentflyvning i en Meteor VII.

Den 30. september fløj hele eskadrillen til Kastrup. Vore maskotter, 3 ænder: Ridder Rap, Raptus og Pomona, fløj med os i en Meteor VII (verdens hurtigste ænder).

Flyvning september 23:50 t. Meteor + 5 GCA

### **Oktober 1953:**

Vi deltog i øvelsen Selandia, hvor jeg fløj 3 missioner med støtte til hærenheder. Vi boede i telte, der var opstillet på den militære del af Kastrup. Den 5. oktober returnerede hele eskadrillen til Aalborg. Resten af måneden øvede vi luftkamp, lavflyvningsnavigation, ground support og kampformation samt QGH/GCA. Desuden testfløj jeg Meteor 489 og 486. Da vejret var ret dårligt, måtte mange af missionerne afsluttes med QGH/GCA.

Flyvning oktober 13:40 t. Meteor + 11 QGH + 7 GCA

### **November 1953:**

I Bunker 1137 oprettede man Fighter Marshal. Ved hjælp af et antal pejlestationer kunne man stedfæste og give os vor position efter et kort radioopkald. Vi fik samtidig en kurs og afstand hjem til Aalborg. Dette var en væsentlig forbedring, især når vi opererede over 8/8 skyer.

Vi øvede GCI, formationsflyvning, lavflyvningsnavigation, kampformation, luftkamp og QGH/GCA. Over Jammerbugten prøveskød jeg kanonerne på Meteor 492 5 gange. Jeg testfløj Meteor 491 2 gange, efter at halen var blevet udskiftet på flyet.

Da eskadrillen ønskede et nyt julekort, fløj vi 3 formationer, hvor vi dannede bogstaverne J U L. Flyvestationens fotograf tog billeder af de 3 formationer og mixede dem med nogle flotte skyformationer. Generelt var vejret meget dårligt, så næsten alle missioner måtte afsluttes med QGH/GCA.

Flyvning november 29:05 t. Meteor + 23 QGH + 31 GCA

### **December 1953:**

Vi øvede QGH/GCA og luftkamp. Da vore fly var blevet modificerede, foretog jeg 9 prøveflyvninger.

Flyvning december 12:35 t. Meteor + 16 QGH + 13 GCA

### **Januar 1954:**

Meteor 481 havde nu fløjet så mange timer, at den skulle til stort eftersyn på Glosters fabrik i England. Efter at 481 havde fået monteret vingetanke, fløj jeg d. 5. januar 481 til Morton Valence, flyvetid 1:50 t. Hjemrejsen til Aalborg varede noget længere, da den foregik med tog og skib.

Vi øvede luftkamp, lavflyvningsnavigation, kampformation, kunstflyvning og QGH/GCA.

Flyvning januar 9:30 t. Meteor + 6 QGH + 2 GCA

### **Februar 1954:**

Vi øvede kampformation, luftkamp, lavflyvningsnavigation og GCI. I midten af måneden blev eskadrillen forlagt til Flyvestation Skrydstrup, hvor vi atter



skulle øve skydning mod flagmål. Det blev til 7 missioner. På 1 af disse trak jeg flagmålet efter en Meteor VIII. Den 27. februar returnerede vi til Aalborg. Laurits Smæklås undlod denne gang at låse spiritusen inde, da han rejste på weekend.

Flyvning februar 14:55 t. Meteor + 6 QGH + 2 GCA

### **Marts 1954:**

Vi øvede QGH/GCA, kampformation samt skydning mod jordmål. Det blev til 8 missioner på Nymindegab Range med særdeles gode resultater. Da vi havde fået nye piloter, fløj jeg skoleflyvning 2 gange med V. Holm i en Meteor VII.

I denne måned havde vi den store sorg at miste vor operationsofficer kaptajn H. Tonnesen og kvartermester Max Nielsen. På en weekendtur til Kastrup i en Meteor VII forsvandt flyet over Kattegat.

Kaptajn P.B. Nissen blev udnævnt som flyvestationens operationsofficer. Kaptajn C. Børgesen var chef for Eskadrille 723, og kaptajnløjtnant P. Thorsen var chef for Eskadrille 724.

Flyvning marts 16:25 t. Meteor + 8 QGH + 15 GCA

### **April 1954:**

Vi fortsatte skydningerne mod jordmål; men det blev kun til en enkelt mission, da vi fik dårligt vejr. Vi øvede kampformation, luftkamp, GCI, GCA med efterfølgende simuleret nødlanding, QGH afsluttende med landing på én motor samt navigation i 1000 fod. Jeg fløj også mål for Luftmeldetjenesten.

Under øvelse i tæt formation blev vi kaldt op af Aalborg tårn, som bad os eftersøge en F-84G, som var forsvundet vest for flyvepladsen. På Øland observerede vi røg. Efter at have overfløjet stedet, hvor det brændte, kunne vi konstatere, at branden kom fra den nedstyrkede F-84. Der var ingen tegn på, at piloten var i live. Det blev senere bekræftet, at piloten desværre var omkommet.

Jeg udførte 2 prøveflyvninger, og sammen med ERI fløj jeg instrumentflyvning i en Meteor VII.

Flyvning april 27:05 t. Meteor + 16 QGH + 14 GCA

### **Maj 1954:**

Vi øvede luftkamp, kampformation, navigation i 30.000 fod, navigation i 1.000 fod, navigation om natten, GCI og kunstflyvning. Jeg prøvefløj 7 forskellige Meteor. Sammen med flyverløjtnant Lund fløj jeg instrumentflyvning i en Meteor VII.

Flyvning maj 32:55 t. Meteor + 14 QGH + 7 GCA.

### **Juni 1954:**

Vi øvede kampformation, GCI, luftkamp, navigation i 1000 Fod, navigation i

skyer, ground support og QGH/GCA. Jeg deltog også i en formationsflyvning for kong Frederik. Sidst på måneden angreb vi et hangarskib i Nordsøen.

Den 30. juni var der total solformørkelse i Oslofjorden. Vi sendte en 16 skibs formation op for at observere fænomenet. I området befandt sig flere F-84G eskadriller. På vejen hjem til Aalborg udførte vi simulerede angreb mod F-84'erne, og det hele endte i en stor dogfight over Nordjylland.

Den 22. juni fløj jeg natflyvningsnavigation. Da jeg ankom til Aalborg, startede jeg en QGH fra 25.000 fod under kontrol af flyvekontrollen. På vej ned gennem skyerne mod øst mærkede jeg et voldsomt ryk i flyet, men fik hurtigt kontrol over det. På radioen kunne jeg høre, at en Meteor XI med kaptajnerne B. Amled og H. Høy Hansen udførte en radar letdown fra Hals. Det var dem, jeg med nød og næppe undgik at ramme i skyerne. Efter at vi var landet, fik vi os alle tre en øl i messen!

Med Oxford blev det til flere ture til Værløse og Karup.

Flyvning juni 30:45. t. Meteor, 12:15 t. Oxford + 26 QGH + 12 GCA.

### **Juli 1954:**

Som led i bedre flyvesikkerhed skulle vi øve flyvning til vore nabolande, Exercise DANO. Den 2. juni fløj jeg til Sola i Norge og returnerede den næste dag. Når nordmændene fløj til de danske flyvestationer, angreb vi dem under kontrol af GCI stationerne. I øvrigt blev flyvning under kontrol af GCI intensiveret, i denne måned blev det til 15 missioner. Vi øvede kampformation, luftkamp, QGH/GCA, kunstflyvning og navigation i 1.000 fod og i 25.000 fod om natten. Jeg udførte 2 prøveflyvninger og 1 slæbemålsflyvning.

Flyvning i juli 40:20 t. Meteor + 17 QGH + 10 GCA.

### **August 1954:**

Vi kunne nu udføre skydning mod flagmål over Jammerbugten under kontrol af radarstationen på Skagen. Jeg fløj med slæbemål på 3 missioner og skød på flagmål 3 gange. Desuden øvede vi GCI, QGH/GCA, luftkamp og kampformation. Jeg prøvfløj en Meteor IV og VIII.

Flyvning august 19:40 t. Meteor + 5 QGH + 4 GCA.

### **September 1954:**

Skydning mod flagmål over Jammerbugten fortsatte i begyndelsen af denne måned. Det blev til 9 missioner, hvor jeg skød, og 2 missioner, hvor jeg trak flaget efter en Meteor VIII.

I denne periode var der mange havarier i Flyvevåbnet. Mange af dem skyldtes bl.a. manglende erfaring i instrumentflyvning. FTK, som var blevet etableret i Bunker 1137, introducerede derfor et instrumentkort i lighed med det, man anvendte i RAF. Jeg fløj 11 ture instrumentflyvning med ERI i Meteor VII. Efter den afsluttende prøve fik jeg et grønt instrumentkort, som senere blev udskiftet til et master green instrumentkort.

I sidste halvdel af måneden deltog vi i øvelsen Skandic Mist. Vi var under kontrol af GCI. Det blev til 13 missioner med mange simulerede nedskydninger: 7 stk. Varsity + 10 stk. F-84.

Jeg testfløj Meteor 500. Sammen med LAU fløj jeg til Kastrup i en Harvard.

Flyvning september 29:40 t. Meteor +1:20 t. Harvard + 6 QGH + 6 GCA.

**Oktober 1954:** Skandic Mist fortsatte ind i oktober. Det blev til 5 missioner, hvor jeg fik ram på 3 Varsity samt 1 Canberra i 40.000 fod. Som flyvestationens skydeofficer skulle jeg checke Eskadrille 723 Meteor XI ud, inden de kunne gå i gang med at skyde mod flagmål. Jeg fløj 3 missioner med varierende resultater. Da kanonerne var anbragt i Meteorens vinger, var det meget vigtigt at skyde inden for harmoniseringsafstanden.

Vi øvede formationsflyvning, QGH/GCA, DANO, luftkamp, GCI, natflyvningsnavigation samt kunstflyvning afsluttet med simuleret nødlanding på 1 motor.

Flyvning oktober 27:35 t. Meteor + 22 QGH + 13 GCA.

### **November 1954:**

Vi øvede GCI, formationsflyvning, kunstflyvning, natflyvningsnavigation og luftkamp. Vi skød igen mod slæbemål over Jammerbugten. Det blev til 14 missioner, hvor jeg skød. På en af missionerne ramte jeg stålkalet, som flaget var fastgjort til. Flaget faldt i havet, og missionen måtte afbrydes. 2 gange trak jeg flaget. Når det var overskyet, trak vi flaget over skyerne under kontrol af radarstationen på Skagen. En af dagene havde radarstationen fået indlagt skydebanen for langt mod syd på deres radarscope. Vi måtte som følge heraf indstille skydningerne, da fiskerne fra Slettestrand klagede over nedslag af projektiler på stranden.

Jeg testfløj Meteor 481 3 gange. Der var blevet installeret en G-måler i flyet. Jeg skulle teste flyet og gyrosigtet under forskellige G-påvirkninger

Flyvning november 23:50 t. Meteor + 2 QGH.

### **December 1954:**

Vi øvede kampformation, luftkamp, QGH/GCA og navigation i 1.000 fod. Jeg udførte 3 prøveflyvninger. I ESK 724 havde vi en værnepligtig ingeniør, som rettede skudfilm for eskadrillen. Da han var meget dygtig og omhyggelig med sit arbejde, ville jeg meget gerne belønne ham. Jeg spurgte derfor, om han var interesseret i en flyvetur i en Meteor VII, inden han skulle hjemsendes. Det ville han meget gerne. Efter at han var blevet instrueret i nødprocedurer og brug af faldskærm, bestemte man, at han skulle flyve en tur sammen med flyverløjtnant H. Kristensen (NIT). De startede i solskin; men da de skulle lande, lå der en stor cumulus-nimbus over flyvepladsen. De startede derfor en QGH fra 25.000 fod. På vej ned gennem skyerne var der så kraftig turbulens, at NIT mistede kontrol over flyet, og de styrtede ned – begge omkom desværre. Det var en ulykkelig hændelse. Vi havde store problemer med at

forklare ingeniørens familie, hvorfor deres søn var med i flyet, og at det var efter hans eget ønske.

Flyvning december 8:40 t. Meteor + 12 QGH og 8 GCA.

### **Januar 1955:**

Vi øvede luftkamp, GCI, DANO og QGH/GCA. I forbindelse med at Eskadrille 723 skød mod flagmål, trak jeg flaget for dem på 3 missioner. Samtidig var det muligt for mig at evaluere de enkelte piloters teknik.

Flyvning januar 8:25 t. Meteor + 7 QGH + 7 GCA.

### **Februar 1955:**

I denne måned var det Eskadrille 724's tur til at skyde mod flagmål. Da jeg skulle evaluere eskadrillens piloter, trak jeg flaget på 8 missioner. Jeg skød selv mod flaget på 9 missioner med gode resultater, undtagen et, hvor jeg ramte stålwiren, så flaget faldt i havet.

Vi skød det meste af måneden; men der blev også tid til QGH/ GCA og DANO.

Flyvning februar 20:10 t. Meteor + 4 QGH + 4 GCA

### **Marts 1955:**

I denne måned øvede vi luftkamp, formationsflyvning og kampformation, hvor vi under kontrol af GCI angreb F-84 fly samt QGH/GCA. For GCA stationen på Flyvestation Aalborg udførte jeg en kalibreringsflyvning.

Flyvning marts 22:00 t. Meteor + 15 QGH + 15 GCA

### **April 1955:**

Vi øvede kampformation, formationsflyvning samt kunstflyvning i formation, luftkamp, navigation om natten og QGH/GCA på andre flyvestationer. Vi skød mod flagmål den sidste halvdel af måneden. Det blev til 9 missioner mod flagmål, og jeg trak målet 4 gange. Jeg testfløj Meteor 481.

På en aften vagt, som flyvestationens fungerende operationsofficer, havde jeg fly i luften, som fløj mål for raketbatterierne omkring København. En af 724's piloter, flyverløjtnant A.W. Andresen (AWA), havde ingen fartmålervisning fra København til Aalborg. Da det var mørkt, og der var skyer fra 1.500 til 20.000 fod, sendte jeg en natjager fra Eskadrille 723 op for at hjælpe ham ned. Begge fly startede sammen let down gennem skyerne. AWA kunne imidlertid ikke holde sin plads i formation med natjageren. Da han ikke havde nogen fartmålervisning og råbte "mayday mayday" over radioen, fik han ordre til at skyde sig ud med katapultsædet. Jeg underrettede operationsofficeren oberstløjtnant P.B. Nissen samt politiet i Aalborg. Efter ca. 30 min. modtog vi et opkald på telefon fra en gård vest for flyvepladsen. Det var AWA. Han havde ikke forladt flyet som beordret. Han var i stedet fløjet ret frem og ned, indtil han ramte vandet i Limfjorden vest for flyvepladsen. Heldigvis var der kun 1 meter til havbunden, så AWA vadede i land og kontaktede os. Vi sendte en

jeep ud for at hente ham tilbage til Wing Ops. Vi var naturligvis glade for at se ham. Men han fik en skideballe for ikke at parere ordre. I tiden, der fulgte, blev han også sendt ud for at øve tæt formationsflyvning! Teknikerne brugte mange arbejdsdage på, at få flyet bragt i land.

Flyvning april 23:25 t. Meteor+ 6 QGH + 5 GCA.

### **Maj 1955:**

Vi øvede navigation i skyer, kampformation + tæt formation, navigation i 1.000 fod, skydning mod flagmål, slæb af flagmål, navigation om natten og GCI.

Jeg fløj på SQD-rotation med en hollandsk eskadrille. Vi var 6 fly, der fløj til Leeuwarden den 16. maj. Vi fik lejlighed til at prøve deres skydebane, som lå på en ø i Nordsøen. Mit resultat var særdeles fint: 45% og 63% træffere mod jordmål. Vi returnerede til Aalborg den 21. maj.

Flyvning maj 23:35 t. Meteor + 6 QGH + 5 GCA.

### **Juni 1955:**

Vi øvede kampformation, GCI, kunstflyvning og formationsflyvning. 2 gange var jeg mål for GCI stationerne. Den ene gang fløj jeg til Bornholm i meget lav højde. Derefter steg jeg op til 30.000 fod i retning mod Sjælland. CGI stationens opgave var så at opdage mig og få sendt jagerberedskabet i luften. Eskadrille 724 havde 2 Meteorere på jagerberedskab i dagtimerne, medens Eskadrille 723 varetog beredskabet om natten.

En del af 724's piloter var i tidens løb overført til Eskadrille 723. Med passende mellemrum udfordrede vi hinanden. "Hvem har luftherredømmet over Rold Skov?" kunne udfordringen lyde. Det gjaldt derefter om at få så mange fly i luften som muligt, og holde den anden eskadrilles fly væk fra luftrummet over Rold Skov. Det endte gerne i en kæmpe dogfight!

Flyvning juni 18:15 t. Meteor + 4 QGH + 3 GCA.

Den 15. juni 1955 blev jeg udnævnt til kaptajnløjtnant.

### **Juli 1955:**

Første halvdel af måneden fløj jeg 6 missioner under kontrol af GCI stationerne, desuden udførte jeg 3 testflyvninger. Sidste halvdel af måneden udførte vi skydning mod flagmål. Det blev til 10 missioner med gode resultater med undtagelse af 2, hvor jeg skød stålwiren over, så flaget faldt ned. Jeg trak flaget på 7 missioner.

Den 14. juli havde flyvestationen besøg af en svensk general. Vi fløj en 16 skibs tæt formation samt kampformation for ham.

Flyvning juli 24:30 t. Meteor + 3 QGH + 2 GCA.

### **August 1955:**

De første 3 uger skød jeg mod flagmål i Meteor VIII og XI med i alt 14

missioner. På 2 af missionerne trak jeg flaget. Vi øvede kampformation, tæt formation og GCI. På en af GCI missionerne var målet en amerikansk Neptune.

Den 6. august inspicerede chefen for Flyvevåbnet, generalmajor Tage Andersen, Flyvestation Aalborg. Efter inspektionen blev jeg kaldt op til operationsofficerens kontor. Her sad generalen, og han spurgte mig, om jeg ville flyve sammen med ham i en Meteor VII, når han skulle besøge de danske flyvestationer. To af de piloter, som han tidligere havde fløjet med, var omkommet. Den ene var flyverløjtnant P. Brodersen fra Eskadrille 723, den anden var flyverløjtnant Hacke Petersen fra Eskadrille 724. Sidstnævnte omkom, da han i et angreb mod Søværnets skibe i Storebælt stødte sammen med flyverløjtnant V. Christensen, begge omkom. Jeg havde intet imod at flyve sammen med generalen, og samme dag fløj vi til Flyvestation Værløse i en Meteor VII. Generalen førte flyet, og jeg sad i bagsædet som sikkerhedspilot.

Flyvning august 18:40 t. Meteor + 5 QGH + 3 GCA.

### **September 1955:**

I begyndelsen af måneden øvede vi GCI, skydning mod flagmål, navigation i 2.500 fod og kampformation. De sidste 14 dage af september deltog vi i øvelsen Strong Enterprise.

I forbindelse med øvelsen opererede en amerikansk F-86 eskadrille på Flyvestation Aalborg. De var placeret i Eskadrille 723's område i den vestlige ende af flyvepladsen. Da amerikanerne anvendte UHF-radioer, blev de scramblet af Wing Ops, medens 724, der var udstyret med VHF-radioer, blev scramblet af flyvekontrollen. Når vi blev sendt i luften, startede amerikanerne mod øst, medens 724 startede mod vest. En tidlig morgen blev begge eskadriller scramblet samtidig. Da tårnet og vi ikke havde medhør på UHF, var vi ikke klar over, at Wing Ops havde sendt amerikanerne i luften samtidig med os. Jeg førte en formation på 4 fly. Halvvejs hen ad startbanen, så jeg 2 F-86'ere komme mod os. Heldigvis havde vi så megen fart på, at vi kunne komme i luften hen over de 2 F-86'ere, som skulle bruge det meste af startbanen for at blive airborne. Det var tæt på et near miss med 6 fly!!!!!!

Flyvning september 13:55 t. Meteor + 3 QGH + 1 GCA.

### **Oktober 1955:**

Jeg deltog i 2 mindre øvelser, Fox Paw og Running Tide, med 1 mission i hver øvelse. Vi øvede formationsflyvning, kampformation, kunstflyvning, og GCI. Vi skød atter mod flagmål over Jammerbugten. Det blev til 11 missioner, men på en af missionerne virkede kanonerne ikke, og på en anden mission var flaget ikke foldet ud. Jeg trak flaget 3 gange.

Den 31. fløj jeg sammen med general T. Andersen i en Meteor VII.

Flyvning oktober 15:20 t. Meteor + 6 QGH + 3 GCA.

### **November 1955:**

Jeg fløj 4 missioner sammen med general T. Andersen. Vi besøgte de 3 store flyvestationer i Jylland: Karup, Skrydstrup og Aalborg.

I begyndelsen af måneden havde RAF, som fløj fra Sild, klaget til FTK over, at danske fly på Rømø Range sandsynligvis havde ramt stranden på Sild. Jeg blev udpeget til at undersøge sagen. I den forbindelse besøgte jeg Karup, Skrydstrup og Sild indtil flere gange, i alt 12 missioner. På nogle af turene havde jeg flyverløjtnant Finn Pedersen (lille Per) med. Af undersøgelsen fremgik det, at projektilerne på Sild stammede fra danske F-84'ere fra Karup, som havde skudt mod flag på Rømø over skyerne under kontrol af radarstationen på Skrydstrup.

Ud over ovennævnte flyvninger fik jeg tid til at flyve GCI og kampformation en enkelt gang.

Flyvning november 12:45 t. Meteor + 4 QGH + 4 GCA.

### **December 1955:**

Sagen fra Sild medførte, at jeg måtte flyve til Værløse i en Meteor VII for at hente oberstløjtnant v. Holck. Sammen fløj vi til Wahn i Tyskland. Vi fortsatte herfra i bil til 2 ATAF HQ for at få en afslutning på sagen. Den endte med, at det danske flyvevåben sendte en beklagelse over hændelsen til engelske og tyske myndigheder.

Jeg testfløj Meteor 494 to gange. Vi øvede kunstflyvning, formationsflyvning, kampformation, GCI samt navigation om natten.

Flyvning december 12:55 t. Meteor+ 9 QGH + 9 GCA.

### **Januar 1956:**

Da Eskadrille 724 skulle udstyres med Hawker Hunter MK 51, blev eskadrillen opdelt i en A+B+C flight. A flighten skulle flyve Hunter, medens B og C flighten skulle fortsætte med at benytte Meteor. Jeg blev flightcommander for A flighten og skulle derfor sammen med eskadrillechefen, kaptajn P. Thorsen (TOR), rejse til omskoling i Dunsfold (England), hvor Hawker fabrikken lå. Da der på dette tidspunkt ikke var produceret en tosædet Hunter, bestod omskolingen i studie af Pilotes Notes samt cockpitdrill med en af testpiloterne stående på vingen. Hvis der under flyvningen opstod problemer, ville han være i kontrolløret. Derefter fløj jeg 8 ture tilvænning, hvor jeg bl.a. øvede stall, kunstflyvning samt flyvning med det hydrauliske system til styring af flyet slået fra. Hunteren kunne gennembryde lydturen, men kun i dyk. En af testpiloterne instruerede os i teknikken med at ramme et udvalgt punkt på jorden med lydturen.

Den 30. januar fløj TOR og jeg fra Dunsfold til Jever i Tyskland, hvor vi mellemlandede, da vi ikke havde brændstof nok til at nå Aalborg i ét stræk. Da vi startede mod Aalborg, måtte vi returnere til Jever, da det røde advarselslys for understellet kom på i mit fly. De engelske teknikere fandt grus på kontakten for understellet i højre hjulbrønd. Efter rensning af kontakten, kunne vi næste dag fortsætte til Aalborg.

Vi havde planlagt at gennembryde lydturen over flyvestation Aalborg; men dette måtte vi opgive, da der var skyer fra 600 til 35.000 fod. Vi kom ned på Aalborg ved hjælp af QGH/GCA. Da vi var landet, blev vi budt velkommen af cheferne for FTK og flyvestationen samt en masse journalister.

Flyvning januar 8:40 t. Hunter + 3 QGH + 1 GCA



*Hunter*

### **Februar 1956:**

FMK fik den første Hunter klargjort 3. februar (min fødselsdag). Jeg skulle som første mand demonstrere Hunteren for eskadrillens piloter. Efter lidt kunstflyvning og et par landinger steg jeg op til 45.000 fod. Jeg dykkede mod flyvepladsen fra NW og gennembrød lydmuren, som jeg havde lært i England. Da jeg landede, var eskadrillens piloter ikke særligt imponerede over det lydramsbrag, jeg havde frembragt. Men da jeg kom ind i eskadrillebygningen, lå der besked om, at jeg straks skulle komme op til operationsofficeren, oberstløjtnant P.B. Nissen. Flyvestationens telefoner var rødgldende af opkald fra Aalborgs borgere, som troede, at et flådefartøj, som lå i havnen, var sprunget i luften. På grund af kraftig vind fra NW, havde mit lydramsbrag ramt Aalborg by i stedet for flyvepladsen. Da det ikke var helt i overensstemmelse med procedurerne, fik jeg en skideballe af operationsofficeren. Medens dette foregik, lød der et lydramsbrag, så alle vinduer i Wing Ops klirrede. Det var Flight Lieutenant Paddy Minnis, som gennembrød lydmuren i samme fly, som jeg lige havde fløjet. Paddy M., som kom fra RAF, var tilkommanderet eskadrillen for at forbedre flyvesikkerheden! Han måtte også stille til skideballe hos operationsofficeren. Aalborgs aviser, som altid var positiv stemt for flyvestationen, fik at vide, at det var under et loop, jeg "uheldigvis" var kommet til at gennembryde lydmuren. FTK fik hurtigt udsendt bestemmelser for overlydsflyvning.

FTK havde udsendt et omskolingsprogram for piloter, som skulle flyve Hunter. Dette program skulle jeg gennemføre og afprøve. Med Meteor fløj jeg navigation i skyer, GCI og QGH/GCA. Sammen med ERI blev det til 2 missioner instrumentflyvning i Meteor VII.

Flyvning februar 4:05 t. Hunter + 7:25 t. Meteor + 15 QGH + 13 GCA.

### **Marts 1956:**

I denne måned fortsatte jeg med at afprøve omskolingsprogrammet. Jeg var 2 gange i Dunsfold, hvorfra jeg hjemfløj Hunter nr. 404 og 406. I stedet for Jever brugte vi nu Oldenburg til mellemlanding på vej til Aalborg.

Flyvning 10:15 t. Hunter + 6 QGH + 6 GCA



### **April 1956:**

Vi omskolede nu piloterne i A flight. Jeg øvede navigation i 45.000 fod, kunstflyvning, QGH/GCA, formationsflyvning og kampformation samt navigation i lav højde. Med GCI stationerne øvede vi Combat Air Patrol (CAP), hvor vi angreb F-84 eskadrillernes fly. Med Meteor VIII øvede jeg kampformation, QGH/GCA og navigation i 2.500 fod. I Meteor VII fløj jeg sammen med general T. Andersen til Værløse og Karup.

Flyvning april 22;30 t. Hunter + 6:05 t. Meteor + 26 QGH + 25 GCA.

### **Maj 1956:**

Med Hunter øvede vi GCI og CAP, navigation i 30.000 fod og 2.500 fod, flyvning for Luftmeldekorpsset og QGH/GCA. Den 30. maj udførte jeg et lydårsbrag på Flyvestation Karup for FTK's chef, generalmajor K. Ramberg. Jeg testfløj 1 Hunter og 1 Meteor VIII.

I Meteor VII besøgte jeg sammen med general T. Andersen Aalborg og Karup.

Flyvning maj 24:40 t. Hunter + 8:15 t. Meteor + 12 QGH + 9 GCA

### **Juni 1956:**

I forbindelse med at vi skulle øve kampformation med 12 Huntere i 45.000 fod, kom vi på toppen af skyerne i 32.000 fod. På vej mod 45.000 fod besvimeede flyverløjtnant Ewald, antagelig p.gr.a. iltmangel. Trods gentagne opkald på radioen var det ikke muligt at få kontakt med ham. Han styrtede desværre ned og var dræbt på stedet.

Jeg testfløj Hunter 404 og 403 to gange. Med Hunter øvede vi formationsflyvning + mange missioner GCI og CAP under kontrol af GCI stationerne i Skagen og Skrydstrup, navigation i 2.500 fod og QGH/GCA. Sidst på måneden deltog jeg i øvelse "Wild Goose".

Med Meteor VIII øvede jeg luftkamp, QGH/GCA, navigation og kampformation. På en af missionerne blev vi sendt ned i lav højde over Kattegat for at observere russiske flådefartøjer.

Sammen med general T. Andersen besøgte jeg i Meteor VII flyvestationerne Aalborg, Værløse og Karup.

Flyvning juni 18:45 t. Hunter + 17:20. t. Meteor + 21 QGH + 17 GCA.

### **Juli 1956:**

I denne måned hentede jeg Hunter 426 og 428 fra Dunsfold til Flyvestation Aalborg. Med Hunter øvede vi mange GCI og CAP med radarstationerne i Skagen og Skrydstrup, formationsflyvning, navigation i 2.000 fod og QGH/GCA. Den 30. juli deltog vi i en Air Defence øvelse med stor succes.

Med Meteor VIII skød jeg 2 gange mod flagmål.

Sammen med general T. Andersen besøgte jeg flyvestationerne Karup, Skrydstrup, Aalborg og Værløse 2 gange i Meteor VII.

Flyvning juli 21:05 t. Hunter + 5:50 t. Meteor + 20 QGH + 19 GCA.

### **August 1956:**

I denne måned var der våbendemonstration i Jægerspris. Forsvarsministeren overværede demonstrationen den første dag. Jeg førte en formation på 4 Huntere. Vi gennembrød lydturen som åbning på demonstrationen. Vi kunne desværre ikke skyde mod jordmål, da vi ikke havde ammunition til vore 30 mm Aden kanoner.

Med Hunter øvede vi GCI + CAP, formationsflyvning, navigation i 2.000 og 30.000 fod om natten samt QGH/GCA. Efter våbendemonstrationen fløj vi til Jever på squadron-rotation med en engelsk Hunter eskadrille. Vi øvede CAP under kontrol af en engelsk radarstation, formationsflyvning, navigation i 2.000 fod samt lavflyvning i 250 fod.

Da general T. Andersen ønskede at flyve solo i en Meteor, fløj jeg 2 omskolingsture med generalen.

Flyvning august 20:30 t. Hunter + 1:55 t. Meteor + 17 QGH + 16 GCA.

### **September 1956:**

Vi havde nu fået ammunition til vore kanoner, men kun til én opladning pr. Hunter. I forbindelse med opstanden i Ungarn var eskadrillen parat til at flyve 1 mission pr. fly fra flyvestation Aalborg, derefter skulle vi lande på en af RAF flyvestationer i Tyskland for genopladning. Heldigvis blev det ikke aktuelt.

Med Hunter øvede vi formationsflyvning, kampformation, navigation i 2.000 fod, GCI, QGH/GCA samt nødlanding med det hydrauliske styresystem slået fra. I slutningen af måneden deltog vi i øvelse "Wild Goose".

Med general T. Andersen besøgte jeg Karup og Skrydstrup i Meteor VII.

Flyvning september 8:35 t. Hunter + 3:25 t. Meteor + 13 QGH + 12 GCA.

### **Oktober 1956:**

Da piloterne nu var omskoleet til Hunter, begyndte vi at øve luftkamp med et nyt sæt øvelser, som bl.a. inkluderede øvelser i 40.000 fod. Vi øvede også navigation om natten i 30.000 fod. Vi øvede mange GCI og CAP under kontrol af radarstationerne samt kampformation og QGH/GCA. Jeg testfløj Hunter 419 og 428. Den 30. oktober deltog jeg i øvelse "Wild Goose".

Sammen med general T. Andersen fløj jeg 8 missioner, som var en kombination af skoleflyvning og besøg på samtlige danske flyvestationer.

Flyvning oktober 29:50 t. Hunter + 11:25 t. Meteor + 36 QGH + 31 GCA.



*Den tosædede udgave af Hunter*

### **November 1956:**

FMK havde en aftale med Høiers fabrik på Sjælland om at levere ammunition til vore Huntere. Men denne ammunition skulle godkendes, inden vi ønskede at modtage den. Jeg udførte derfor 10 testskydninger på Tranum Range. Der var desværre problemer med projektilerne, som af til slog kolbøtter på deres bane mod målet. Under bugen på Hunteren var monteret 2 blister, som skulle opsamle led under skydning. På en af missionerne gav det et brag, så jeg trak op parat til at skyde mig ud med katapultsædet; men heldigvis fungerede flyet normalt. Efter landing på Aalborg viste det sig, at jeg havde tabt den ene blister. En del led sad fast i luftindtaget til motoren; men heldigvis var de ikke kommet ind til turbinen.

Vi øvede navigation om natten, navigation i 1.000 fod, fotoskydning, kampformation, CAP, QGH/GCA og GCI. Ud over radarstationerne i Skagen og Skrydstrup blev vi nu også kontrolleret af radarstationen i Multebjerg på Sjælland. Vi angreb motortorpedobåde, og sidst på måneden deltog vi i øvelse "Wild Goose", hvor vi "nedskød" 15 F-84.

Flyvning november 32:00 t. Hunter + 13 QGH + 13 GCA

### **December 1956:**

I denne måned øvede vi fotoskydning, GCI, CAP, kampformation og navigation i 2.000 fod. Vi angreb flådefartøjer i Kattegat, og under kontrol af radarstationen på Sjælland angreb vi norske F-86 i forbindelse med øvelsen DANO.

Med Meteor VII fløj jeg instrumentflyvning sammen med flyverløjtnant Helmer (HEM). Med en Meteor VIII var jeg en tur i Værløse.

Flyvning december 25;15 t. Hunter + 1:50 t. Meteor + 4 QGH + 4 GCA.

### **Januar 1957:**

Med Hunter øvede vi navigation i 2.000 fod, GCI, angreb mod antiluftskyts, fotoskydning og formationsflyvning. Jeg prøvede fotoskydning mod flagmål, og

en uge senere skød jeg mod flagmål ude over Jammerbugten med gode resultater. Vi prøvede for første gang formationsflyvning om natten.

Med Meteor VIII var jeg en tur i Værløse.

Flyvning januar 8:40 t. Hunter + 0:45 t. Meteor

### **Februar 1957:**

Med Hunter øvede vi formationsflyvning om natten, navigation i 2.000 fod, QGH/GCA, og GCI i forbindelse med en luftforsvarsøvelse. Jeg prøvefløj Hunter 403. Med Meteor VIII skød jeg jordmålsskydning på Tranum, og i Meteor VII øvede jeg instrumentflyvning sammen med JIL og MØL.

I Meteor VII med general T. Andersen besøgte jeg Flyvestation Tirstrup, hvor der foregik en øvelse.

Flyvning februar 4:45 t. Hunter + 5:05 t. Meteor + 3 QGH + 3 GCA.

### **Marts 1957:**

Jeg testfløj Hunter 403 én gang og 418 to gange. Med Meteor VII øvede jeg instrumentflyvning sammen med BØR.

Sammen med general T. Andersen besøgte vi flyvestationerne Karup, Skrydstrup og Aalborg i Meteor VII.

Flyvning marts 1:45 t. Hunter + 3:55 t. Meteor + 4 QGH + 4 GCA.

Da general T. Andersen ønskede en mere fleksibel ordning med hensyn til flyvning i Meteor, besluttede han, at jeg fra 1. april 1957 skulle forrette tjeneste som leder af 0-sektionen på Flyvestation Værløse. Samtidig blev Meteor VII nr. 268 og Meteor VIII nr. 487 flyttet til Værløse stationsflight til brug for generalen og undertegnede. Senere blev det arrangeret således, at officerer i Flyverkommandoen, som havde status på Meteor, kunne flyve i ovennævnte fly efter aftale med mig.

Efter omskoling fløj general T. Andersen solo med Meteor i juli 1957.

## **Løst og fast om Eskadrille 724 i 1951 -1957**

Som det fremgår af min "dagbog", deltog Eskadrille 724 i 1951 i en luftforsvarsøvelse i Holland, og i 1952 deltog eskadrillen i et stort NATO stævne i Bruxelles. Ved begge lejligheder bemærkede vi, at de udenlandske eskadriller havde nogle flotte våbenskjolde malet på deres luftfartøjer. Vi (piloterne) besluttede, at vi også måtte have noget tilsvarende. I Jyllandsposten var der på den tid en tegneserie om ridder RAP. Han sloges med et uhyre en "Lørn", som var halv løve og halv ørn (grif). Vi bestemte, at Lørnen skulle indgå i eskadrillens våbenskjold.

I eskadrillen havde vi en tekniker, sergent Egebo, som var dygtig til at male. Han malede Lørnen i farver. Teknikerne fra våbenværkstedet fremstillede skabeloner, som kunne bruges til at sprøjtemale Lørnen på luftfartøjerne. Vi skulle også finde på et valgsprog. Det blev til "lige på og hårdt". Det skulle oversættes til latin, men da ingen af os var stive i latin, fik vi en lektor på

Viborg Katedralskole til at hjælpe os. Det blev til "Celeriter Rectaque". I løbet af kort tid var alle eskadrillens fly forsynet med flotte våbenskjolde.



*Den endelige, godkendte udgave af Eskadrille 724's våbenskjold.*

Eskadrillen flyttede senere til Aalborg, hvor vi fik fremstillet et lørneflag, som blev hejst hver morgen, medens vi sang lørnesangen.

Sergent O. Eriksen fik besked på at fremstille en lørnebog, hvor vigtige begivenheder i eskadrillens historie skulle nedfældes. Han fik fremstillet et meget flot omslag til bogen i træsnit, men da han havde brugt 300,- kr. af eskadrillekassen til omslaget, fik han en skideballe.

Til at styre "begivenhederne" i eskadrillen blev der nedsat et "tribunal", som bestod af en storlørn (eskadrillechefen) og 2 overlørne (flightcomander A og B flight). Som leder af A flight blev jeg overlørn.

For at få penge til eskadrillens fester m.m. oprettede vi en bødekasse. Bøder blev beregnet i henhold til prisen for "1 kasse øl". Det var tribunalet, som uddelte bøder for forskellige forseelser. Hvis man f.esk. efter landing glemte at tage flaps op eller trække dykbremser ind, kostede det en tredjedel kasse øl. Glemte man begge dele, kostede det en hel kasse øl. Lagde man an til landing uden at sætte hjul ud, kostede det en hel kasse øl. Hvis man glemte at sætte sikkerhedspinde i katapultsædet, kostede det en tredjedel kasse øl. Dummede man sig "i luften", kunne det koste fra en halv til en hel kasse øl. Dårlig omtale af eskadrillen over for andre kunne også koste en bøde.

Når nye piloter havde fløjet solo og bestået "den store kampflyverprøve", kunne de optages som Lørne. Man betalte 1 kasse øl, derefter fik man et krus øl, som skulle drikkes på 6 sekunder. Hvis man ikke kunne klare det inden for 6 sekunder, måtte man tage resten af øllet som dusch.

Nogle af de udenlandske eskadriller, som besøgte Aalborg, medbragte maskotter f.eks. en skildpadde. En maskot måtte 724 selvfølgelig have. Det blev til 3 ænder, som blev anbragt i en dam, som teknikerne gravede. Våbenteknikerne byggede et flot andehus med fjersynsantenne. Når

eskadrillen blev deployeret, fulgte ænderne med i en Meteor VII. De blev proppet ned i faldskærmsposer hos en tekniker, som sad i det bagerste sæde i flyet. Ænderne fik navne efter tegneserien om ridder RAP. De blev døbt Ridder RAP, Raptus og Pomona. Med tiden formerede ænderne sig, og for at reducere bestanden spillede vi andespil kort før jul. De heldige vindere måtte selv ud og fange gevinsten. Enkelte var uheldige at fange en af de gamle ænder – og så var den juleaften ødelagt!

Eskadrille 723s piloter og navigatører stjal i 1953 vores 3 ænder. Vi fik at vide, at ænderne kunne hentes hos Eskadrille 723, hvis vi afleverede 1 kasse øl (50 pilsnere). Vi var 3 mand fra 724, der kørte op til messen, hvor vi købte 1 kasse øl + 1 kasse hvidtøl på flyverløjtnant I Knud Skydsbjergs regning, (han var fra Eskadrille 723). Derefter fjernede vi det øverste lag hvidtøl og erstattede det med 5 pilsnere. Eskadrille 723 fik kassen med hvidtøl + 5 pilsnere, hvorefter vi fik vore ænder. Vi bragte ænderne tilbage til 724, hvor vi drak 45 pilsner + 5 hvidtøl.

Skydsbjerg opdagede først, at han havde betalt hele gildet, da han fik sin månedsopgørelse fra messen.

Som hævn for de stjålne ænder drog 8 – 10 piloter fra 724 en sen nat ud til 723s hangarområde. Vi havde "lånt" nøglerne til alle hangarer, hvor 723 havde deres Meteor Mk. XI (de flyvende tisse-mænd) parkeret. På alle fly malede vi med rød og gul maling frække ord relateret til flyets øgenavn.

Eskadrillechefen for 723, major C. Børgesen, skulle næste morgen flyve til møde i Karup. Da samtlige fly i hans eskadrille var overmalet, måtte han låne en Meteor VIII af Eskadrille 724. De piloter, der havde stået for maling af 723s fly, måtte stille hos operationsofficeren, hvor de fik en tilrettevisning.

Når en af piloterne dummede sig, ville tribunalet gerne statuere et eksempel. Der blev derfor fremstillet en "tåbemedalje" med teksten PYFO "Pull your finger out". Medaljen blev båret i et ordensbånd. Hvis man fik den tildelt flere gange, blev det markeret med "bars" på båndet. Tribunalet bestemte, hvor længe man skulle bære medaljen (max 3 dage). Hvis man mødte op med sin PYFO i baren, måtte man give en omgang til alle i baren!

Tåbemedaljen fik dog en kort levetid. Det kommunistiske blad Land og Folk fik nys om medaljen. I en stort opsat artikel sammenlignede bladet medaljen med jødestjernen i Nazityskland. Chefen for Flyvevåbnet forbød os derfor at bruge medaljen.

## **Efterskrift:**

Jeg var leder af flyvestation Værløses o-sektion fra 1. april 1957. Den 1. april 1959 spurgte general T. Andersen, om jeg vilde følge med ham til Oslo, da han skulle tiltræde stillingen som COMAIRNORTH den 15. juni 1959 ved HQ AFNORTH, Norge. Jeg skulle fungere som adjudant og pilot for generalen. Fra samme dato ville jeg blive udnævnt til midlertidig kaptajn (major). Det var et tilbud, jeg ikke kunne sige nej til.

Generalen mente, at det ikke var hensigtsmæssigt at flyve i Meteor VII, da vore uniformer ofte var krøllede på grund af faldskærmsseleer. Når han skulle deltage i møder, ville han ofte være ledsaget af nogle stabsofficerer. Jeg fik derfor et "lynkursus" på Percival Pembroke ved Eskadrille 722. Da der var mangel på piloter ved eskadrille 722, blev det besluttet at sende en navigatør, flyverløjtnant K.A. Jensen (KEN), med mig i stedet for en 2. pilot. Fenrik F.E.

Madsen skulle vedligeholde VIP Pembroke 697, som ville blive stationeret hos det norske flyvevåben på Fornebu (Oslo lufthavn).

Da Flyvevåbnet senere solgte sine Pembroke fly, kom det også til at gælde for 697, som blev solgt til Statens Luftfartsvæsen. Pembroken blev erstattet af C-47 nr. 682. Kaptajnløjtnant S.K. Hermansen fløj 682 til Fornebu, hvor jeg blev omskolet. Fenrik Madsen fik en hjælper, sergent K. Olsen.



*Pembroke*



*C-47*

General T. Andersen blev udnævnt som den første chef for HQ BALTAP den 15. juli 1962. Jeg fulgte med som Military Assistant (MA) og pilot fra samme dato. C-47 nr. 682 med besætning blev stationeret på Flyvestation Karup. Da general Tage Andersen måtte forlade sin stilling p.gr.a. sygdom, blev han efterfulgt af generalløjtnant E. Wulff. Da general Wulff kom fra Hæren, var det slut med at have eget fly til rådighed. 682 og besætning blev derfor returneret til Eskadrille 721 på FSN Værløse.

Da der nu ikke længere var behov for en pilot som MA, ophørte min tjeneste ved BALTAP den 31. oktober 1963.

Fra 1. november 1963 til 14. august 1968 var jeg Sector Controller ved FLD 600. Jeg blev omskolet og fløj T-33.

Den 1. november 1964 blev jeg udnævnt til major.

Fra 15. august 1968 til 14. februar 1980 forrettede jeg tjeneste ved FTK. Først som chef for TAC EVAL af Air Defence enheder. Fra 1. marts 1976 blev jeg chef for systemsektionen, som blev oprettet i forbindelse med, at FTKs organisation blev ændret. I denne periode fløj jeg T-33. Da jeg blev chef for systemsektionen, var det dog slut med at flyve, da jeg havde problemer med øjnene.

Medens jeg var chef for systemsektionen, deltog vi i sagsbehandlingen af F-16 og IHAWK software. Vi udviklede selv Air Defence Information ADOC (AIDA), Tote System Computer Assisted (TOSCA) og Computer Assisted Resource Management Executive Network (CARMEN). Sidstnævnte system kom senere, som en del af ACBA CCIS, til at indgå sammen med et tilsvarende norsk system som NEC CCIS.

Da NEC CCIS skulle udvikles under ledelse af HQ AFNORTH, blev jeg den 1. marts 1980 forflyttet til AFNORTH, Norge, som Senior Danish Representative i Regional Programme Office (RPO). Medens jeg gjorde tjeneste ved RPO, blev jeg udnævnt til midlertidig oberstløjtnant. Min tjeneste ved AFNORTH sluttede den 28. februar 1989.

Jeg søgte uden for nummer pr. 1. marts 1989, da jeg havde fået en civil stilling som klosterforvalter ved Roskilde Kloster - et job, jeg varetog i 15 år.