

Tårnet og base operation Williams AFB, AZ efteråret 1951. Foto JEN.

FLYVEVÅBNETS FØRSTE ÅR

- 1950 TIL 1954 DEL 1.

Af Niels Helmo-Larsen.

I fortsættelse af artikelseerien om Flyvevåbnets tilblivelse i FHT (1/2013 til 2/2014), tager vi nu hul på Flyvevåbnets første fem år (1950 til 1954). I den periode passerede ca. 625 elever gennem Flyveskolen. De to første hold, der blev sendt til Amerika i 1951 (EK50-I og -II), kan i år fejre 65 års jubilæum. Dette markeres i 1. del med spændende beretninger fra deres ophold "over there".

FLYVEVÅBNET OPRETTET

Med North Atlantic Treaty Organisation, NATO's oprettelse den 4. april 1949 og Flyvevåbnets etablering den 1. oktober 1950, samt USA's efterfølgende tilbud om militær bistand med bl.a.

uddannelse af dansk militært personel, ændrede Flyveskolens opgave sig fra at være en uddannelsesenhed til nu, at udvælge egnede elever til den videregående uddannelse i USA. Enkelte operative piloter kom på skyde-/bombekursus, andre på instrumentkursus med supplerende træning i instrumentflyvning.

Parallelt med dette kom personel fra flyveledelsen på GCA (Ground Controlled Approach) kursus, luftforsvarets folk på GCI (Ground Controlled Interception) kursus, teknikere på stel, motor, våben eller radio/radar kurser o.s.v.

Alt sammen noget der kom til at strække sig over de følgende år.

Flyverkommandobefaling nr. 4 skitserede ændringerne i benævnelsen for luftmarinestationer, flyvepladser og enheder. Med virkning fra den 8. januar 1951 kom således flyvepladserne og luftmarinestationerne til at hedde Flyvestation. Hærens enheder (3., 4. og 5.

eskadrille) ophævet, mens 1. luftflotille nu skulle benævnes eskadrille 721, men samtidig suppleres med materiel fra 2. luftflotille (nedlagt). 3. luftflotille blev til eskadrille 723 (Gloster Meteor).

Nye enheder: eskadrille 722 (Airspeed Oxford) på Værløse, eskadrille 724 (Meteor) og 725 (Supermarine Spitfire Mk. IX) på Karup.

EK50-I – FØRSTE HOLD TIL AMERIKA

Elementærkursus 1950-I (EK50-I) mødte på Flyveskolen på Avnø den 10. juli 1950 og var vel ca. halvvejs gennem skoling, da de fik besked på, at det videre forløb skulle foregå umiddelbart efter nytår 1951 i USA. De var oprindeligt indstillet på, at skulle følge mønsteret fra de foregående 6 hold med Fortsættelseskurset (Harvardskolen) på Karup, efterfulgt af flyvning på Spitfire og senere Meteor. Meddelelsen om rej-



Danske kadetter på Goodfellow AFB, TX sommeren 1951. F.u.: KAA; CRI(?); EAN og ABI. Foto ABI.

sen til Amerika fik tre af kadetterne til at melde fra.

Da holdet på 25 mand sluttede på Flyveskolen den 19. december 1950 havde de hver mellem 50 og 60 flyvetimer, heraf omkring 15 timer solo på KZ-IIT eller D.H. Chipmunk (se FHT 4/2013 side 17).

REJSEN TIL TEXAS

Den 3. januar 1951 afsejlede holdet fra København med ØK's skib "M/S Erria", - nybygning nr. 50 på Nakskov skibsværft i 1931. De 25 flyverelever – én premierløjtnant, én søløjtnant, tre sekondløjtnanter og 20 kadetter, boede på turen i to-mandskajytter på 1. klasse, og rejste i uniform fra det værn, de kom fra. Kadetterne var i matrostøj!

Turen over Atlanten blev en længere rejse end forventet, idet man løb ind i en orkan med særdeles høje bølger, hvor der på skift var himmel eller hav i køjerne; mens skruen ligesom løb løbsk med kraftige rystelser i hele skibet, når agterenden var oven vande. Spisesalonen havde selvfølgelig forbedret sig, men nogle gange gik det galt, hvor fade og tallerkener røg på gulvet.

"M/S Erria" ankom til New York den 14. januar, men da det var en søndag, kastede skibet anker. Dagen efter lagde de til kaj, hvor de blev mødt af den lokale presse. Begivenheden med de første danske flyverelever til træ-

ning i USA blev omtalt i aviserne. Selvfjernsynet var mødt op og viste det om eftermiddagen.

Flyveholdet blev kørt til en militærbase ved navn Fort Hamilton, hvor de efter et par timers frihed samme eftermiddag fløj fra Floyd Bennet Airport til East Kelly Air Force Base (AFB) ved San Antonio i Texas. Næste formiddag i bus til Goodfellow AFB, der skulle være holdets "hjem" de næste 6 måneder.

AMERIKANSK SYSTEM

Det amerikanske system, - til forskel fra det danske, opdelte straks holdet mellem officerer og kadetter, hvor officererne fik enkeltmandskvarterer i officersbygningen med mange privilegier, mens kadetterne skulle indordne sig et system, hvor de begyndte i laveste klasse uden privilegier. Først efter 6 uger, hvor

et nyt hold kadetter ankom, rykkede de en klasse op, og skulle nu overvåge de nye, men fortsat overvåges af de ældre. Dette fortsatte til de var ældste klasse.

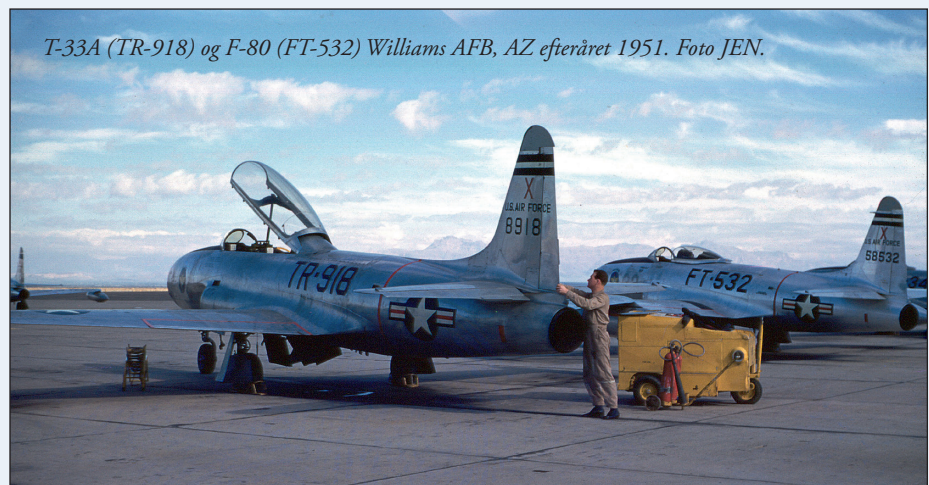
Til- og fra spisning foregik i march under kommando med et stift blik lige frem. Ingen tale, hverken under march eller spisning. Efter hver mundfuld, skulle de lægge bestikket, samt placere begge håndflader på bordet ved siden af tallerkenen. Uden for barakkerne skulle de marchere og gøre holdt ved hvert gadehjørne. Også når de gik alene!!

Alt dette og meget mere blev kontrolleret af de kun seks uger ældre kadetter, der kunne tildele en straf, en såkaldt "gigs". I det tilfælde, at den ældre ikke gav en "gigs" for en forseelse, kunne den yngre også give en "gigs" til den ældre. Der var grænser for antal "gigs". Havde kadetten for mange i ugen, skulle de afspadseres enten i form af frataget udgangstilladelse eller f.eks. på tennisbanen, hvor kadetten skulle gå, som under kommando, rundt langs banens ydre linjer, og gøre holdt med korrekt militær vending ved hvert hjørne. Afspadseringen kunne godt vare 4 timer i bagende sol!

Systemet virkede især "ned", men også "op", og krævede ikke mange officerer til at styre de ca. 400 kadetter på basen!

Flyvningen på T-6G Texan på Goodfellow AFB omfattede generel håndtering af flyet, herunder start og landing, stall og spin, instrument- og navigationsflyvning, samt simulerede nødlandinger.

Med mange fly i luften brugte basen



T-33A (TR-918) og F-80 (FT-532) Williams AFB, AZ efteråret 1951. Foto JEN.



et antal "Auxillary Fields" i nærheden, hvor eleverne ikke generede hinanden i landingsrunderne. Samlet tid på T-6G mellem 130 og 150 timer.

WILLIAMS AFB

Ved udgangen af juli var det slut på Goodfellow AFB; kadetterne havde da opnået et snit på mellem 180 og 200 timer. Den 6. august rejste holdet med nattoget kl. 0300 til Williams AFB i Arizona, hvortil de ankom to dage senere. Williams var en meget stor base med flere hundrede kadetter, som alle havde bestået den grundlæggende uddannelse. Der var 94 elever i den danske klasse, fordelt med 23 fra Danmark, 2 fra Norge, 9 fra Holland, 14 fra Belgien og 37 fra Frankrig. Klassen havde 25 flyveinstruktører og delte i 4 delinger (flights), der hver havde en flightcommander og en næstkommanderende.

På grund af den høje temperatur var der ingen flyveaktivitet midt på dagen. Til gengæld startede man dagens flyvninger kl. 0600. Mens flyvningerne på Goodfellow blev udført med pæne bløde drej, skulle der nu flyves taktisk med krappe drej og høj G-belastning. T-6D, E og F modellerne så derfor også mere

brugte ud med den brutale og hårde måde, der skulle flyves på.

Korea-krigen brød ud i sommeren 1950 og varede i 3 år inden en våbenhvile kom i stand. Mange af skolens instruktører var krigsveteraner fra Korea. De var alle trænede i taktiske operationer. Flyvningerne bar derfor præg af deres erfaringer. Nogle var dog af den "barske" type. Gunnar Jensen (JEN) beretter:

"I oktober skiftede jeg instruktør. Han var en helt anden type end min tidligere instruktør. Jeg må indrømme vores kemi passede ikke sammen. Inden en flyvning med T-6 den 8. oktober spurgte han mig, om jeg ønskede flyet tanket op, så den havde fulde tanke. Jeg svarede, at det var OK for mig at starte uden at tanke op. Jeg regnede med, at han ville lande inden tankene var tomme, men det gjorde han ikke, så pludselig havde vi ingen motor. Det blev en nødlanding, hvor vi knap nok nåede ind til landingsbanen. Men heldigvis ramte vi ingen forhindringer!"

Træningen de følgende måneder bestod primært i kunst-, formations- og instrumentflyvning. Samlet tid på T-6D ca. 70 timer.

FANTASTISK FORNEMMELSE

Flyvning på jet var en fantastisk fornemmelse for alle. Ingen støj, ingen vibrationer, høj fart og stor højde, flyet

ligesom "glider" gennem luften.

Inden det kom så langt, skulle kadetterne en tur i "Altitude Chamber" (trykkammer), hvor de mærkede fornemmelsen af flyvning i den tynde luft, både med og uden iltmaske. Som noget nyt var de også i "Pilot Ejection Seat Tower", hvor man skød sædet op i et tårn, dog med mindre krudtladning.

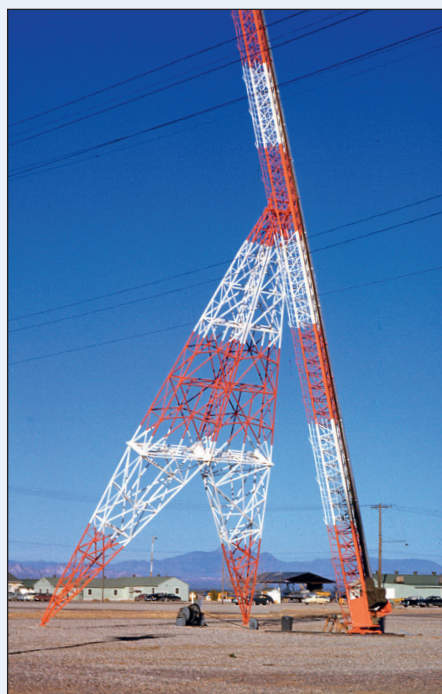
Efter nogle lektioner i den to-sædede T-33, fløj eleven solo på F-80, som mindede meget om T-33, men blot var en-sædet. På grund af et par uheld på jorden, var flyets katapultsæde dog desarmet.

Missionerne omfattede kunstflyvning, navigations- og formationsflyvning. I begyndelsen af december fløj man en såkaldt "Cross Country" flyvning til San Francisco med overnatning. På hjemvejen rev en af tiptankene på et F-80 fly sig løs for en hollandsk elev. Tanken ramte ind i halen og flyet styrtede til jorden, hvor den hollandske elev blev dræbt.

I de 6 måneder klassen var på Williams AFB omkom 32 elever/instruktører, heriblandt to franske elever fra Class 52A.

Derimod var en belgisk elev mere heldig. Kort efter start eksploderede hans F-80, hvorved han blev slynget ud i luften væk fra flyet. Han udløste sin faldskærm og landede i god behold

Ejection Tower, Williams AFB, AZ Foto JEN.



Gunnar Jensen (JEN) på vingen af T-33A, i baggrunden F-80. Foto JEN.



med to blå øjne, men ellers uskadt.

Mod slutningen af opholdet på Williams øvede man taktiske flyvninger, samt natflyvning. Samlet fik eleverne ca. 65 timer jet flyvning.

Gradueringen med overrækkelsen af både den amerikanske og danske flyverving fandt sted den 9. februar 1952. Ceremonien blev overværet af bl.a. Poul Zigler (Attache ved Den danske Ambassade), Jens Otto Krag, samt forbindelsesofficeren major A. Hovgaard (HOV). I luften over Williams AFB var der opvisning i kunstflyvning, samt formationsflyvning med 24 stk. F-80.

HJEMREJSEN

Den 11. februar rejste holdet med tog til New York, hvortil de ankom den 14. I de følgende dage boede de på "Hotel Plymouth" og nød ellers livet i storbyen bl.a. med besøg i Empire State Building.

Hjemrejsen foregik med Norske Amerika Linjens "Stavangerfjord" med afgang fra New York den 20. februar og hjemkomst via Kristianssand den 29. februar 1952.

Efter en kort ferie mødte alle 23 mand på Flyvestation Karup den 13. marts, hvor de skulle deltage i fortsæt-

telseskurset afholdt ved eskadrille 723.

Kurset indebar omskoling til Meteor med nogle ture i den to-sædede Mk.7. Solo flyvningen i Mk.4 skete i tidsrummet 26. til 31. marts.

Missionerne i april var hovedsagelig koncentreret omkring instrument- og navigationsflyvning, samt kampformation med fire fly, der arbejdede sammen. Der blev også indøvet "Close" formation og "Battle" formation. Måned efter gik man over til at indøve luftkamp med foto skud, som efterfølgende kunne evalueres med udregning af træfprocenten.

"Head on attack" var en farlig angrebsform. Her skulle to fly styre direkte mod hinanden. Med en hastighed på 2 gange 800 km/t, mindskes afstanden med 440 m/sek. Derfor bedst, at man forinden havde aftalt, hvem der skulle dykke, henholdsvis stige!!

I juli og august trænede man jordmålskydning samt lavflyvning mellem 100 og 30ft højde (30 og 10 meter).

BONDEFANGERI

I juli 1952 blev JEN, som den eneste fra flyveholdet udtaget til - foruden at flyve Meteor, også at flyve den to-motorede Airspeed Oxford.

Flyet var ikke udstyret med passagersæder, men blot et "bart" gulv, der var hævet ca. ½ meter forrest, hvor der var placeret to pilotsæder. Bag dem lidt plads til, at én person kunne sidde på kanten med ryggen mod pilotsæderne.

JEN fløj fire ture med instruktør i henholdsvis 21-240 og -244, hvor der blev udført 27 landinger herunder 7 på én motor. På grund af vejret den 31. juli 1952 blev det ikke til noget med den planlagte solo flyvning.

JEN beretter: "Den følgende dag fløj jeg luftkamp i Meteor Mk. IV (43-465 red.) om formiddagen. Ved frokosttid gik jeg ned i messen og var lige begyndt at spise, da eskadrillechefen, kaptajn P.B. Nissen (NIS), dukkede op.

"De har fløjet Oxford, ikke?"

"Jo", svarede jeg.

Så forklarede han mig kort, at jeg skulle skynde mig ned til hangar 2. "Der står en Oxford, flyv til Værløse og hent general Tage Andersen og et par andre", sagde han.

Jeg styrtede ned til hangar 2, hvor teknikerne stod ved Oxford'en (21-244 red.).

Jeg fik den startet, og uden flyveplan, lettede jeg fra Karup mod Værløse. Det gik så stærkt, at det tjek man skal gennemgå inden start, nåede jeg først at blive færdig med, da jeg var halvvejs i Århus.

Nu var vejret ikke særlig godt. Der var lave skyer og regn, og jeg havde ikke lyst til at prøve instrumentflyvning på min første soloflyvning, så jeg lagde en kurs mod Århus, for at undgå det værste vejr. Det betød, at jeg fløj på en østlig kurs, som ville bringe mig nord for Sjælland. Da jeg mente, at jeg var nord for Nordsjælland, ændrede jeg kursen til syd, og ramte Nordsjælland.

Det var ikke svært at finde Flyvestation Værløse. I 1952 havde Værløse ingen betonbaner, men kun græs. Da vinden var sydlig, landede jeg op mod vinden. Jeg parkerede ved flyvekontrolltårnet, og general Tage Andersen, kaptajn E.P. Willumsen (WIL) og kaptajnløjtnant F. Birkelund (BIR) kom ombord. Birkelund satte sig i 2.pilotsædet. Tage Andersen og Willumsen



Hjemrejse med "Stavangerfjord" februar 1952. F.v. 1.række: TOM; ABI; KAI; JEN; VEJ; KAA; DØS; BOR og AND. 2.række: EAN; NYG og SAN. 3.række: KEN; JEP; EHA; TES; HOL og KOF Øverste række: NIL; IRI; WIN; LUN og JØN. Foto via JEN.



Oxford 21-244 på Værløse i sommeren 1952.
Yderst t.h. N. Holst-Sørensen (HOS). Foto NHL-arkiv.

satte sig på kanten bag pilot-sæderne. Generalen knurrede lidt over, at jeg kom så sent, men jeg sagde, at vejret var så dårligt, at jeg måtte gå lidt nordligere end beregnet.

Flyvningen til Karup forløb uden problemer. Jeg lagde an til landing på banen, som går næsten øst-vest. Det vil sige, at jeg havde ret kraftig sidevind fra højre. Landingen forløb godt, men da farten kom lidt ned, drejede flyet pludseligt skarpt til højre. Birkelund, der sad i 2. pilotens sæde, nåede lige at bremse flyet, inden det havde drejet 90°. Jeg kunne høre, at generalen og kaptajnen trillede ned i halen af flyet. Da jeg parkerede ved flyvekontrollårnet, var jeg meget længe om at stoppe motorerne. Jeg ville jo helst, at mine tre

passagerer var kørt bort i den ventende bil, inden jeg kom ud af flyet.

Da jeg kom op til messerne, gik jeg ind på toiletterne. Da jeg kom ud, så jeg generalen stå med ryggen til og tale med Birkelund. Jeg hørte lige generalen sige: "Det var nær blevet et ground-loop". Jeg bakkede tilbage til toiletterne og sprang ud gennem et vindue. Jeg ville nemlig møde generalen lige med det samme, og jeg skulle netop på en uges ferie. Jeg var godt klar over, at generalen ikke ville lade sådan en hændelse gå upåagtet hen. Han havde helt sikkert udbedt sig oplysninger om, hvor mange timer jeg havde fløjet Oxford, og har så erfaret, at det var min første solo-tur. Senere mødte jeg Birkelund, der spurgte, om jeg kunne huske turen

med generalen. Det kunne jeg godt. "Det var noget bondefangeri", sagde Birkelund.

Jeg tror i øvrigt, at jeg fik et nogenlunde godt forhold til generalen. Senere fløj jeg ham fra Karup til Aalborg i en Meteor Mk. VII (22-261 red.), og da jeg startede fra Aalborg, stod han ved startbanen og vinkede."

ØVELSEN "MAIN BRACE"

I perioden 13. til 26. september 1952 afholdt man en stor NATO-øvelse ved navn "Main Brace". Det var en øvelse, hvor alle tre værn var involveret, bl.a. med landgang af amerikanske tropper.

Et drabeligt "hundeslagsmål" med ca. 50 fly fandt sted i luften over Karup den 22. september. Et under at der ikke skete en kollision med flyene.

Med kort varsel blev flyveholdet i slutningen af september splittet op. Der var stor mangel på instruktører på Flyveskolen, idet en del skulle starte i SAS. 11 mand blev derfor beordret til Avnø, 2 var allerede overført til Eskadrille 725, hvor de fløj F-84G Thunderjet, mens 4 fortsatte på Meteor, som instruktører på den nyoprettede Flyveskolen Jagerkursus.

EK50-II

Flyvevåbnet var blot 1½ måned gammel, da 65 forventningsfulde unge mennesker mødte på Værløse den 13. november 1950. De skulle i de følgende 2 måneder gennemgå forskolen til flyveholdet EK50-II.

EK-50-II klar til afrejse mod Amerika den 8. maj 1951. Foto FHS via Steen Hartov.
Øverst f.v.: EMO; LIF; BØN; JON; BØR; BUE; PRE; TIN; JES; RIS; SMI; HEL; RAU og HØG.
Midten: MOV; OLA; POL; BAL; PEN; DUK; BIG; FRA; STE; ENI; MIL; NOR; ESA og ELI.
Forrest: EBS; LUF; HOK; ALS; DUR; PER; RIK; SEN; MAJ; PAN; JUC; AGA og KOU.





Om dette første møde med militær-tjenesten beretter afdøde Jørgen Majnlund, MAJ:

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

Da toget satte sig i bevægelse, 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 den 13/11 1950 kl. 1200”.

Sådan stod der.

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

”De kan blive indkvarteret i lejren natten mellem 12/11 og 13/11 d.å., når De melder Dem ved elementærkursus inden kl 2100 den 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 - 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 skylag, som ingen varme lod slippe igennem”.

DUK (Axel W. Duch) fortsætter:

”Én eller anden uniformeret hertug havde sagt at dér, 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 M1923 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 Aa. Rosgaard (fader til den senere chef

for Flyvertaktisk Kommando). ”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 slingereged og holdt en lille tale, introducerede instruktørerne, sørgede for at vi blev anvist køjepladser og skab”.

Siden lejren ved Værløse blev bygget i 1912 var der ikke sket nævneværdige moderniseringer. Belægningsstuerne havde stadig kakkelovne til opvarmning, og der var kun koldt vand i vaskerenderne. Toiletterne var en åben lokumsrende ude på forpladsen. Her sad eleverne, - ganske vist med tag over, i nattens mulm og mørke på rad og række på en bjælke!

FLYVESKOLEN PÅ AVNØ

Efter nytår startede holdet på den tidligere luftmarinestation Avnø, hvor halvdelen af dagen var helliget teoriundervisning. Praktiske fag omfattede træning i morsealfabetet på morsenøgle, linktræning og fægtning. I samme ombæring fik eleverne tildelt et ”flyvernavn” på tre bogstaver med relation til det borgerlige navn, f.eks. AGA (J. Aagård), HØG (J. Høg-Jensen), MIL (B. Emil Bæhr) og SMI (T. Schmidt) o. s.v.

Sideløbende havde man feltmæssig uddannelse med plageånden fra Værløse, premierløjtnant Aa. Rosgaard. Han kunne i tide og utide finde på at checke det personlige udstyr. Hvis der



Instruktørstaben Flyveskolen, Avnø 1950-51. Bageste række f.v.: COR; MØR; NIK; NAN; Løge Viskum (?); BAU; TER; flyveleder H.O. Nielsen; GER og linkinstruktør G. Højvang-Nielsen. Forreste række: KOK; SIN; F.W. von Linstow; H.R. Hummelgaard (chef); H. Pontoppidan-Sørensen (NK); K-G: Caspersen; N.B. Larsen og linkinstruktør S.A. Larsen.



blot var den mindste lille ting i vejen, vankede der omstilling uden for normal arbejdstid.

Selve skoleflyvningen kom i gang mandag den 5. marts med halvdelen på den åbne KZ-IIT, den anden halvdel på Chipmunk. Da KZ'en manglede instrumenter til blindflyvning, blev disse lektioner udført på Chipmunk med en kombination af gult glas i vinduerne og blå briller for elevens øjne.

Første solo flyvning fandt sted i tiden mellem den 18. og 25. april, hvor eleven havde opnået ca. 15-20 timer.

Skolen havde også en Harvard til G-test, hvor eleverne blev afprøvet under høj G-belastning

Ved afslutningen havde 41 ud af 62 bestået, og kunne herefter sendes videre til uddannelse i USA.

AFSTED OVER ATLANTEN

Den 14. maj drog alle med "Englænderen" til Esbjerg, videre med DFDS over Nordsøen til England, hvor en del blev søsyge. Tog til Southampton, hvor de gik ombord i luksus lineren "Queen Elizabeth" til Cherbourg i Frankrig. Her tog man afsked med skolechefen, Kaptajn Hummelgaard, der havde fulgt holdet på vej.

Queen Elizabeth var verdens største passagerskib med plads til 2.300 passagerer. Der var 12 dæk med mange forretninger ogbarer. Ældre damer lavede



Afskedsparade med H.R. Hummelgaard ombord på "Queen Elizabeth" i Cherbourg, Frankrig maj 1951. Foto FHS via Steen Hartov.

op, da land forsvandt af syne, og syntes parade til eventyr!

Efter ankomsten til New York blev holdet anbragt nogle dage på Fort Hamilton, inden de med en chartret Curtiss C-46 Commando fra Resort Airlines fløj via St. Louis for tankning til Goodfellow AFB, San Angelo i Texas.

GOODFELLOW AFB

Basen var stor med ca. 400 kadetter fordelt i fem klasser, Preflight, 4th. Class, 3rd. Class, 2nd Class og 1st Class. Hver kadet sit kvarter, men intet privatliv, idet kvarterene var uden døre. Skillevæggene begyndte ca. 40 cm over gulvet og sluttede ca. 60 cm før loftet.



T-6G Texan på Goodfellow AFB, TX. Foto JES.

Toiletterne havde heller ingen døre.

Vinduerne var af den angelsaksiske type, d.v.s. skydevinduer som kunne åbnes både for oven og for neden. Over barrak-højtalerne kunne f.eks. høres: "The window-setting for to-day will be one down from top and two up from bottom".

Flyvning på den to-sædede T-6G Texan kom i gang i starten af juli, hvor klassen rykkede op som 4th Class. Basic Flight Training omfattede ca. 130 timers flyvning, hvor næsten halvdelen af tiden blev anvendt på indøvelse af stalls, samt landingsøvelser på de omkringliggende Auxillary Fields.

Danskerne var ikke de eneste "foreign students" på basen. Der var også nordmænd, hollændere, belgiere, italienerne og franskmænd. De sidste voldte amerikanerne en del besvær. De var ikke så veldisciplinerede, og de talte ikke så godt engelsk. En af franskmændene landede en dag i Mexico i stedet for hjemmebasen. Han hævdede, at han var faret vild. Han havde vist nok en pige syd for grænsen!



T-6G Texan med kadetter fra forskellige nationer, Goodfellow AFB, TX. Foto JES.



*T-28A havde en kraftig stjerne motor, der gjorde den i stand til at loope fra vandret flyvning.
Foto SEN.*



HAVARI OG SYGDOM

Den 21. august 1951 fik DUK sammen med en instruktør motorstop kort efter start med en T-6G (TA-812). De valgte at nødlande lige frem i en grusgrav, selvom forholdene ikke var de bedste, hvilket resulterede i en ganske voldsom opbremsning, hvor begge vinger blev revet af. DUK måtte indlægges på hospital med læsioner i hovedet, samt rygsmerter. Da han blev udskrevet 6 uger senere, var Class 52D så langt fremme i uddannelsen, at han blev overført til Class 52F, senere yderligere tilbage til Class 52G.

Tre andre kadetter fra Class 52D måtte i samme periode rykke en klasse tilbage (Class 52E) p.g.a. sygdom.

HOLDET DELT I TO

Da Basic Training på Goodfellow var overstået i december 1951, blev holdet delt i to. Den ene halvdel blev sendt til Williams AFB nær Phoenix i Arizona, den anden til Bryan AFB ved College Station i Texas.

På Williams fortsatte kadetterne Advanced Training på T-6D, -E og -F modellen, idet man på basen havde



*Skolens T-28A opstillet på flight line.
Foto SEN.*

”grounded” T-28 efter flere tab af propellen under flyvning.

Under træningen i formationsflyvning med fire T-6F Texan, efterfulgt af ”single aerobatics” måtte ENI (Bent Peter Nielsen) den 24. januar 1952 redde sig i faldskærm efter motorstop og -brand (serial 44-81671).

Holdet der kom til Bryan AFB fløj derimod T-28. Basen var anlagt under krigen, men lukket mod slutningen. Da der igen var behov for mange baser p.g.a. Korea-krigen, blev den igen åbnet, og havde været åben i fem uger, da de danske kadetter dukkede op, - blot for at holde juleferie!

Straks efter nytår gik kadetterne

i gang med ”Advanced Training” på T-28, der havde næsehjul og var omtrent dobbelt så hurtigt som T-6 Texan. Den kraftige motor var i stand til at bringe flyet i et loop fra vandret flyvning.

Den 1. april 1952 skiftede man begge steder over til undervisning på jet-fly. Træningen foregik hovedsagelig på T-33A. Enkelte kadetterne på Williams fløj ligeledes på den en-sædede F-80.

Flyvedisiplinen var ikke altid lige god. Ved passage af en sø under lavflyv-

ning så en af kadetterne to mænd stå op i en båd med fiskestængerne ude. Han trak op og vendte rundt for at se, hvad der var blevet af dem, men så kun en båd og to stråhatte vuggende i overfladen!

GRADUERING

Det var oprindelig meningen, at holdet skulle fortsætte på skydeskolen på Luke AFB sammen med de amerikanske holdkammerater, men behovet var så stort for nye piloter til Korea, at der ikke var plads til de danske kadetter.

Gradueringen med overrækkelse af diplomer og den eftertragtede flyvervinge fandt sted i juni 1952. Fra Værløse havde man sendt vingerne ad kommandovejen som banemærkepakke, hvilket betød, at holdet på Bryan kun fik et pænt stykke blåt papir med en blank silkesløjfe omkring. Ingen problemer med den amerikanske sølvvinge, der lå pænt indrullet i diplomet.



*T-33A (TR-330) under træning i formationsflyvning.
Foto SEN.*



Kadet foran F-80 Shooting Star.
Bemærk de røde blænd propper i kanonerne.
Foto SEN.



Hjemrejsen for de 29, som holdet var svundet ind til, foregik ultimo juni/ primo juli i mindre hold på 5-6 mand ad gangen med American Airlines til New York. Herefter et ophold på et par dage på Fort Hamilton for hjemsendelse af ekstra bagage med skib.

MIL, MAJ, STE, BØR og SMI fløj fra Bryan den 27. juni og videre fra New York med TWA den 1. juli 1952. Turen over Atlanten gik fra New York via Gander på New Foundland, Shannon i Irland, til Paris, Orly i Frankrig. I bus igennem byen til Le Bourget, hvorfra de kom med SAS "Natpariseren" til Kastrup med landing næste morgen.

De 29 nyudklækkede piloter blev tilkommanderet eskadrille 725 på Kastrup den 21. juli 1952, og nåede at deltage i den store øvelse "Main Brace", dog ikke i luften, men som assistenter på jorden.

ENDNU ET PAR HAVARIER

Som tidligere nævnt var fire kadetter i løbet af kurset blevet "agterudsejlet" p.g.a. sygdom og havari, heriblandt POL (Paul E. Ancker Jensen), som den 17. juli 1952 skulle flyve natflyvning med bl.a. en navigationsflyvning fra Williams. Blot 20 minutter efter start tabte F-80A med serial 44-85138/ FT-138 et turbineblad. POL valgte at vende om og returnere til Williams. Under vejs i 16.000ft tabte motoren endnu et blad. Overhead Williams og klar til (nød)landing var banen imidlertid blokeret af et andet fly. Kort efter lød en eksplosion fra motoren, og da flyet ikke var udstyret med katapultsæde og højden var lav, var det nytteløst at gøre brug af faldskærmen. Ved havariet brækkede POL ryggen og måtte tilbringe de næste måneder på basens hospital.

"Fit for flight" fløj POL flyveuddannelsen færdig på Class 52G, i øvrigt sammen med DUK.

FAKTABOKS – EK50-I

- 08-05-1950: Forskole Værløse (61 deltagere)
- 10-07-1950: Flyveskolen Avnø (61 deltagere)
- 07-01-1951: Afrejse USA (25 deltagere)
- 16-01-1951: Goodfellow AFB, TX (Class 52A)
- 04-02-1951: Goodfellow AFB, TX (T-6G)
- 07-08-1951: Williams AFB, AZ (T-6D, E og F)
- 01-11-1951: Williams AFB, AZ (T-33, F-80)
- 20-02-1952: Afgang New York
- 29-02-1952: Hjemkomst DK
- 13-03-1952: Fortsættelseskursus (ESK723)
- 07-05-1955: Kontraktudløb

FAKTABOKS – EK50-II

- 13-11-1950: Forskole Værløse (65 deltagere)
- 08-01-1951: Flyveskolen Avnø (62 deltagere)
- 14-05-1951: Afrejse USA (41 deltagere)
- 27-05-1951: Goodfellow AFB, TX (Class 52D)
- 02-07-1951: Goodfellow AFB, TX (T-6G)
- 07-01-1952: Bryan AFB, TX (T-28A) - *)
- 10-01-1952: Williams AFB, AZ (T-6F) - *)
- 01-04-1952: Bryan AFB, TX (T-33A) - *)
- 01-04-1952: Williams AFB, AZ (T-33, F-80) - *)
- xx-06-1952: Afgang New York (29 deltagere)
- xx-07-1952: Hjemkomst DK
- 21-07-1952: ESK725
- 12-11-1955: Kontraktudløb

*) delt - ½ til basen

De sluttede begge af på Gunnery School på Luke AFB i Arizona. DUK gennemførte dog ikke de afsluttende flyvninger, idet rygproblemerne fra havariet den 21. august 1951 stadig voldte problemer.

Skydeskolen var sidste station for de amerikanske holdkammerater inden de skulle til Korea. Flyene var ældre F-84B og -C, der var afløst i Korea af nyere modeller. Materiellet havde derfor set bedre dage, og det var ikke ualmindeligt med havarier.

Faktisk gik der en del fly til under start med tung last og høje udendørs temperatur. En kombination, der stiller krav til materiellet.

Under returflyvning til Luke fra en taktisk mission på Gunnery Range opstod der den 30. december 1952 problemer med brændstof tilførslen, hvorunder F-84'ens motor stoppede. POL valgte at mavelande i en bomuldsmark og slap uskadt fra hændelsen.

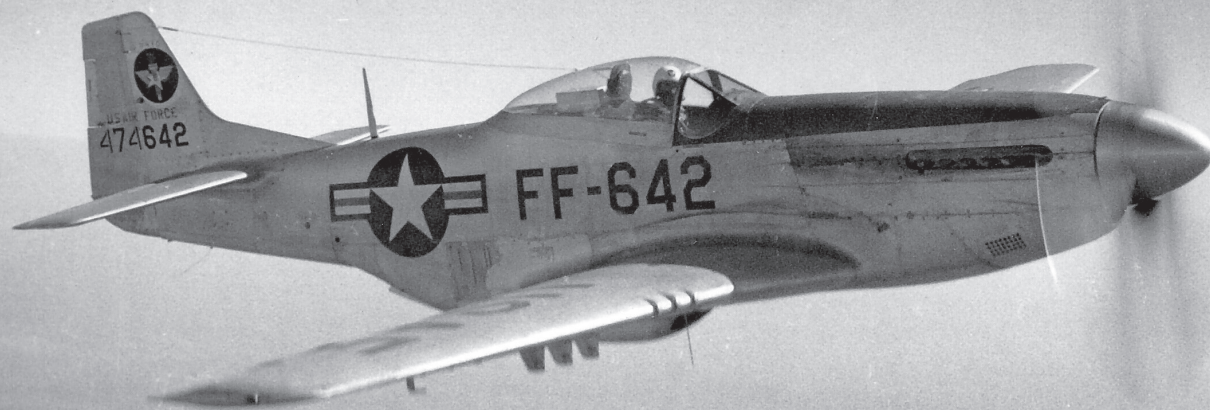
Fortsættes i næste nummer . . .

Kildemateriale:

- Gunnar Jensen: "Jeg har ikke noget til gode"
- Bent Emil Bæhr: Kuttebrødrenes Saga
- N.M. Schaiffel-Nielsen: Flyvestation Avnø
- Flyvevåbnets Historiske Samling
- USAF Class 52A book
- USAF Class 52D book
- Interview EK50-I og EK50-II
- Billedgalleri Flyveskolen



North American F-51D Mustang "FF-642" fra
Craig AFB, Alabama efteråret 1952. Foto: via JAF



Af Niels Helmø-Larsen.

FLYVEVÅBNETS FØRSTE ÅR

I perioden 1950 til 1954 fandt Flyveskolen 604 aspiranter egnet til den videregående uddannelse i henholdsvis USA og Canada. Tallet fordeler sig med 531 piloter til USA/Canada og 73 navigatører til Canada.

Af pladshensyn er præsentationen af de enkelte flyvehold delt, således at fem hold gennemgås i dette nummer; ligesom listen med navnene bringes over et antal numre.

Flyveholdet EK51-I kan nok betegnes som et unikt flyvehold, hvor omstændighederne med konflikten i Korea fik stor indflydelse på holdets uddannelse. De fik således lejlighed til at flyve den legendariske F-51 Mustang; noget de måske ikke satte så stor pris på dengang, hvor jet flyvningen var ganske nyt og spændende. Mustang'en var trods alt på vej ud som front line jager i det amerikanske flyvevåben.

Rejsen frem og tilbage til Amerika foregik enten med fly eller skib. I begge tilfælde hovedsagelig med skandinaviske selskaber, såsom SAS, samt Norske - og Svenske Amerika Liniens skibe.

Også de eksotiske skibe "Queen Elizabeth" og "Queen Mary" blev anvendt, ligesom man gjorde brug af Sabena og TWA over Atlanten. Lokalt i USA kørte man hovedsagelig med tog, men fløj også med USAF eller civile amerikanske selskaber (American Airlines etc.)

1950 TIL 1954 DEL 2.

ELEMENTÆRKURSUS 51-I

Af 69 aspiranter, der startede på Avno den 21. maj 1951, bestod 35, der rejste til New York med en SAS DC-6 (SK911) den 23. september 1951. Ruten gik via Prestwick i Skotland og Gander på New Foundland med ankomst næste dag, hvor de 35 mand blev indlogeret på Fort Hamilton, et ældre fort fra 1776 syd for New York City.

Sammen med amerikanske kadetter samt kadetter fra andre NATO lande fik hele holdet betegnelsen Class 52G.

Konflikten mellem Nord- og Sydkorea rasede, hvilket betød, at amerikanerne havde behov for at få så mange egne kadetter igennem skolen som muligt. Dette betød at man kun kunne tilbyde jet-uddannelse til udlændingene i begrænset omfang. Hvilket resulterede i, at jageruddannelsen

primært ville komme til at foregå på den legendariske F-51 Mustang.

DELT I 7 HOLD

Danskerne blev delt op i 7 hold á 5 mand og fordelt på følgende baser: Bainbridge AB, Georgia; Bartow AB, Florida; Columbus og Greenville AB i staten Mississippi; Hondo AB, Texas; Malden AB, Missouri og Spence AB, Georgia.

I perioden november 1951 til maj 1952 fløj de ca. 130 timer i den to-sædede T-6G Texan.

De fem mand på Hondo kom herefter til Williams AFB i Arizona, mens de øvrige 6 hold kom til Craig AFB i Alabama, hvor alle 35 fik avanceret flyvetræning (ca. 60 timer) på T-6D Texan. Opsplitningen mellem jet- og propel fandt sted pr. 1. august 1952, hvor de fem på Williams herefter fløj T-33 og F-80; mens de øvrige 30



T-6G Texan "TA-828" under formationsflyvning.
Foto: via JAF.

mand fortsatte på Craig for omskoling til F-51D Mustang. De fløj herefter ca. 75 timer på typen frem til november.

I forbindelse med forberedelserne til Gunnery School på Luke AFB i Arizona blev yderligere seks mand valgt ud til jet-flyvning, mens de resterende 24 fortsat fløj F-51D Mustang.

Gradueringen med overrækkelse af "vingen" fandt sted den 25. oktober 1952.

Da skolingens nærmede sig sin afslutning først i de nye år 1953, havde 11 fået jet-uddannelse, mens 24 var uddannet på propel og derfor måtte indhente den manglende jet flyvning herhjemme.

I modsætning til udrejsen 1½ år tidligere, rejste man hjem med skib (Queen Mary, Gripsholm og Stavangerfjord) i tidsrummet januar til april 1953.



F-51D Mustang på vej ud til start på Craig AFB, Alabama.
Bemærk en mand ved hver vingetip, måske p.g.a. det dårlige udsyn fra cockpittet. Foto: via FER.



I skyggen under en Mustang gør BOL og instruktøren sig klar til flyvning med de sidste punkter på checklisten – et slag kort!! Foto: via BAY.



BAY, KEN og POL i khaki uniform ved F-84G (FS-226-C) på Luke AFB, Arizona. Foto: via BAY.

EK51-I

- 02-04-1951: Forskolen (73 deltagere)
- 21-05-1951: Flyveskolen Avnø (69 deltagere)
- 23-09-1951: Afrejse USA (35 deltagere)
- 01-11-1951: Primary på 7 baser (Class 52G)
- 01-05-1952: Basic på 2 baser (T-6D)
- 01-08-1952: Advanced på 2 baser (F-51D, T-33)
- 01-11-1952: På 3 baser (T-6D, T-33)
- 01-12-1952: Luke AFB, AZ (F-51D, T-33)
- xx-01-1953: Hjemrejse 1. hold med skib
- 13-03-1953: Flyveskolens Jagerkursus
- xx-03-1953: 3. hold afrejse med skib
- 20-03-1953: Jet-uddannede til ESK726
- xx-04-1953: Sidste hold ankommer til DK
- 01-04-1956: Kontraktudløb

NAVIGATØRER

Sideløbende med pilotuddannelsen blev 7 mand (inkl. 2 fra EK51-I) udpeget til navigatøruddannelse ved den canadiske 2.ANS (Air Navigation School) i Winnipeg i perioden december 1951 til september 1952. JØR og KAP fløj henholdsvis 149:35 og 144:50 timer i en "flyvende skolestue" - tomotoret Beechcraft C-45 i Canada.

De blev som de første navigatører tilkommanderet ESK723 på FSN Aalborg den 1. december 1952, hvor de



året efter fik suppleret uddannelsen med "On Job Training" (OJT) ved RAF enheder på henholdsvis RAF Colerne og Leeming i perioden 11. maj til 31. august 1953.

Mere om navigatørerne i et senere afsnit.

HJEMME IGEN

Piloterne, der var omskølet til jet og havde gennemgået skydeskolen på Luke, blev ved hjemkomsten tilkommanderet ESK725 og ESK726. Enkelte kom få måneder senere til den nyoprettede ESK728.

Med henblik på at kompensere for den manglede jet-uddannelse, oprettedes Flyveskolens Jagerkursus på FSN Aalborg den 1. december 1952 med P.B. Nissen (NIS) som chef og en stab på 8 instruktører.

21 piloter fra EK51-I blev tilkommanderet kurset i marts 1953, hvor de i de følgende fire måneder fik ca. 40-45 flyvetimer på Meteor Mk. 7 og den én-sædede Mk. 4.

Via 14 dage i ESK724 kom de til ESK723 den 1. august 1953 og fløj de næste år natjageren Meteor N.F. Mk. 11.



F-84G oplades med napalm bombe på Luke AFB. Bemærk JATO-bottlen til venstre under bagkroppen. Foto: via FER.



Hjemrejse med Norske Amerika Linien "Stavangerfjord" i marts 1953, hovedparten fra EK51-I. F.v.: POL (EK50-I); BAY; VAL; FER; KEN; TAN og HØJ (EK51-II), samt LAU og JES. Foto: via BAY.

ELEMENTÆRKURSUS 51-II

Lige før jul 1951 modtog de 33 kadetter, der var fundet egnede på Flyveskolen, et personligt brev fra den amerikanske ambassade, hvor de blev inviteret til den videre uddannelse i USA, som oprindeligt var tænkt at strække sig over 11 måneder, men blev forlænget med to til tre måneder, bl.a. på grund af skydeskolen på Luke AFB.

En kæmpe administration, der må ha' været den gang, hvor alt skulle skrives manuelt på maskine og udsendes med posten. Specielt når man tager i betragtning, at hver base bestod af ca. 500 kadetter!

Afrejsen til USA fandt sted med en SAS DC-4 (LN-IAD) den 7. januar 1952. Efter start om aftenen fløj de til Prestwick i Skotland, derfra videre mod Gander på New Foundland, men på grund af tåge i Gander måtte de flyve videre til alternativ lufthavnen, Goose



HØJ; HIL og BÜL ved en udrangeret Spitfire på Værlose i sommeren 1951. Foto: HIL.

Bay i Labrador. Vel ankommet til New York (Idlewild) blev holdet indlogeret på Hotel Plymouth.

I byen mødte de andre kadetter fra bl.a. Belgien, Frankrig og Norge. De skulle også med militær togene fra Grand Central ud til de respektive baser, så som Marana i Arizona; Bainbridge i Georgia; Hondo i Texas eller

Stallings (Kingston) i North Carolina.

PRIMARY TRÆNINGEN

Baserne til den indledende uddannelse på T-6G Texan var drevet af et civil firma med civile instruktører, men underlagt militær kontrol. F.eks. havde Marana basen 5 auxiliary airfields, som i begyndelsen blev brugt til indøvelse



Blandet hold (EK51-I og -II) ombord på Svenske Amerika Linien "Gripsholm" marts 1953. Stående f.v. BRU; EBE; HIL; NUD; WIL og (OLA?). Knælende f.v.: PER; MAS; AND og (?). Foto: via HIL.

start kl. 04.45. Vi var således færdige kl. 15.00, og gik til køjs kl. 20-21.00.

Vi øvede både AAG (Air-to-air Gunnery) og AGG (Air-to-ground Gunnery), sidstnævnte i forskellige dykvinkler, f.eks. 30 og 45 grader. Med 45 grader føltes det i starten næsten som at flyve lodret i jorden!

Ved midsummer den 20. juni 1953 var flyvetræningen fuldført og det var tid at pakke og starte hjemrejsen til Danmark. Sammen med en anden flyvere skulle vi rejse med tog til New York (tog

tre dage) og derfra med Norske-Amerika liniens "M/S Oslofjord" til København via Bergen".

ELEMENTÆRKURSUS 51-III

Det tredje flyvehold på Avnø i 1951 bestod af 52 aspiranter, som blev opdelt i tre hold. Da canadierne viste interesse for pilotuddannelsen, sendte man et hold på 6 mand til Canada i marts 1952, hvor de blev fordelt på to baser, Claresholm og Penhold i staten Alber-

EK51-III

- 01-10-1951: Forskole (73 deltagere)
- 07-01-1952: Flyveskolen Avnø (68 deltagere)
- 10-03-1952: Afrejse Canada (6 deltagere)
- 04-04-1952: Afrejse USA (8 deltagere)
Class 53C
- 16-05-1952: Afrejse USA (38 deltagere)
Class 53D
- 01-01-1953: Basic på Williams AFB
- xx-09-1953: Gunnery Luke AFB *)
- xx-12-1952: Afgang fra Canada (5 deltagere)
- 10-12-1952: Hjemkomst til DK
- xx-xx-1953: 1. hold hjemrejse til DK
- 23-11-1953: Fortsættelseskursus
Karup
- xx-02-1954: sidste hold hjemrejse til DK
- 30-09-1956: Kontraktudløb

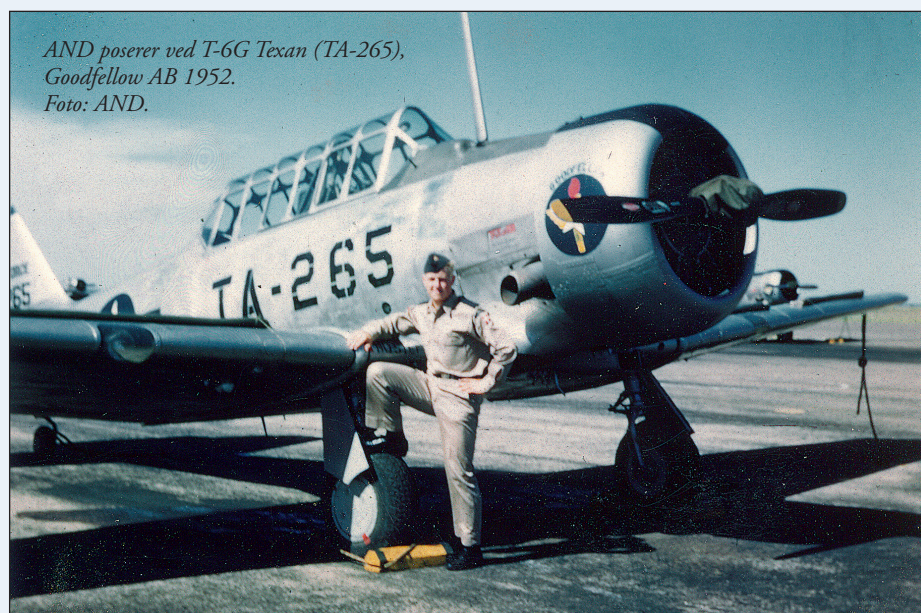
*) ikke alle på Gunnery

ta. De to skoler var dog ikke i stand til at uddanne på jet, så det blev udelukkende til flyvning på Harvard i de følgende 8½ måned. Under opholdet på Claresholm omkom den første danske kadet (RØN) den 20. august 1952, da han sammen med sin instruktør ikke fik rettet op i tide fra et spin. De omkom begge.

De øvrige fra flyveholdet kom til USA henholdsvis den 4. april (8 mand) og de resterende 38 mand den 16. maj, hvor de sejlede med "M/S Oslofjord" til New York. De blev fordelt på diverse baser som f.eks. Bainbridge, Bartow, Columbus, Goodfellow, Greenville, Hondo, Marana og Spence; baser der hovedsagelig var drevet af civile firmaer på USAF kontrakt. Hver base havde ca. 4-500 kadetter, hovedparten selvfølgelig amerikanere, men også elever fra andre NATO lande.

Efter endt "Primary" skoling flyttede man base til næste fase i uddannelsen: "Basic" på et mere avanceret fly, f.eks. T-28, der blev fulgt af "Advanced" på T-33.

Da der var et stort pres på "Gunnery" skoling på Luke AFB i Arizona (hovedsagelig amerikanske kadetter, der skulle videre til konflikten i Ko-



AND poserer ved T-6G Texan (TA-265), Goodfellow AB 1952. Foto: AND.



rea), måtte nogle af de danske kadetter udsætte dette til de kom hjem til Danmark.

Uheld og fatale havarier kunne ikke undgås, også blandt det danske personale. Første udskydning med katapultsæde (udført af dansk pilot) fandt sted den 16. juni 1953, da FET reddede sig fra en T-33 (serial 51-4246) fra Williams AFB i Arizona.

En udførlig havariliste bringes i sidste del af denne artikelserie.

ELEMENTÆRKURSUS 52-I

EK52-I var ligeledes et stort hold med 65 elever, der mødte ind på Avnø i maj 1952. SAS fløj holdet (44 mand) til Bruxelles den 12. august, hvor SABENA (DC-4) fortsatte via Shannon og Gander til New York.

Parallelt med det, havde skolen samtidig valgt 8 mand ud til navigatør uddannelse i Canada.

EK51-I (nu benævnt Class 53F ved USAF) fulgte det normale mønster med Primary på T-6 Texan, Basic på T-28/T-33, efterfulgt af Advanced på T-33, inden nogle af dem kom på Gunnery på Luke AFB (F-84).

Det kan lige nævnes at Class 53F (Foxtrot) bestod af 1.143 Aviation cadets, student officers og student pilots, fordelt med 858 amerikanere og 285 "fremmede" - heriblandt som sagt 44 fra Danmark. Ca. 900 graduerede og fik den eftertragtede "vinge".

Udenlandske kadetter fra Class 53F på Hondo AB den 13. september 1952. De fem danske kadetter med FLV-skråhue er f.v.: LAU; FAN; LUR; LAR og BLA. Foto: via LAU.



LAU; FAN; LUR og BLA sammen med Lieutenant General Robert W. Harper og den danske general manager for Sheraton Hotels, Nyboe. Foto: via LAU.



En samling glade nyudnævnte flyvere fra EK52-I, bemærk med både dansk og amerikansk flyvervinge på brystet. Foto: ARI.

EK52-I

25-02-1952: Forskole (65 deltagere)

05-05-1952: Flyveskolen Avnø (65 deltagere)

12-08-1952: Afrejse USA (44 deltagere)

02-04-1953: 38 udnævnt til sergent

xx-12-1953: 1. hold afrejse fra USA

25-02-1954: 37 udnævnt til FL-IIIR

xx-04-1954: sidste hold afrejse fra USA

24-02-1957: Kontraktudløb

Efter endt uddannelse returnerede 37 nye piloter med skib i perioden december 1953 til april 1954, hvor de blev fordelt mellem alle eskadriller undtagen ESK722, 724 og 727.

ELEMENTÆRKURSUS 52-II

For at skabe et bedre overblik over flyveholdenes uddannelse, bringes efterfølgende forløbet i listeform for EK52-





EK52-I samlet på FSN Værløse i.f.m. 25 års jubilæet i maj 1977. Foto: via LAU.

EK52-II

- 05-05-1952: Forskole Værløse (74 deltagere)
- 11-08-1952: Flyveskolen Avnø (66 deltagere)
- 21-10-1952: Afrejse USA (41 deltagere)
- 28-10-1952: Militær uddannelse Lackland AFB, Texas
- xx-02-1953: Primary på forskellige baser
- 15-06-1953: 35 udnævnt til sergent
- 11-05-1954: 32 udnævnt til FL-IIR
- 04-05-1957: Kontraktudløb

II fra holdet forlod Danmark til de var hjemme igen.

Som det fremgår gennemførte hovedparten, mens enkelte faldt fra undervejs af forskellige årsager. Det kunne være medical, luftsyge, egnethed, eget ønske (hjemve etc.) eller f.eks. uheld. Andre fik tilbudt en navigatør uddan-

nelse i Canada, hvilket en del tog imod.

Med EK52-II kom der et par ændringer i det tidlige skoleforløb, idet man nu skulle forbi Lackland AFB i Texas, hvor hele holdet fik landmilitær uddannelse inden flyvetræningen kunne påbegynde. Til dette gjorde man nu brug af den mindre Piper Cub i de før-

ste lektioner. Generelt fløj eleverne ca. 20-25 timer, og gik også solo på typen, inden de flyttede over på den tungere T-6 Texan.

Forløbet var dog fortsat inddelt i Primary, Basic og Advanced, samt Gunnery for nogle. ➔





Elementærkursus 52-II

41 elever rejste til USA med fly (SAS) den 21. oktober 1952. Class 54A, -B og -C

Navn+pilotnavn:	Primary:	Basic:	Basic:hjemrejse dato:	skib:
	01FEB53 PA-18, T-6G	01AUG53 T-28A	01OKT53 T-33	
Bjulf, A. - (BJU)	Marana	Webb	Webb	04DEC1953 "Stavangerfjord"
Christensen, S.W. - (SIV)	Marana	->	->	16JUN1953 "Stavangerfjord"
Eriksen, N.N. - (ERI)	Malden	Greenville	James Connally ⁴	02JAN1954 "Noordam"
Guldager, F. - (GUL)	Spence	Laredo ⁶	->	16OKT1953 "Queen Elizabeth"
Hansen, F.E. - (FRA)	Bainbridge	Bryan	->	22SEP1953 "Gripsholm"
Jespersen, L.I. - (JES)	Hondo	->	->	dato ???
Nielsen, U.K. - (UKI)	->	->	->	07MAJ1953 "Queen Mary"
Olesen, B.B. - (BOL)	Hondo	Webb	->	14OKT1953 "Queen Elizabeth"

HJEMREJSE: Svenske Amerika Linien "Gripsholm" den 6. december, ank. København den 17. december 1952

Navn+pilotnavn:	Primary:	Basic:	bemærk:
	01FEB53 PA-18, T-6G	01OKT53 T-28A	
Thomsen, E. - (ETO)	->	->	sygdom, overført til EK53-I

HJEMREJSE: Norske Amerika Linien "Stavangerfjord" den 28. april, ank. København den 9. maj 1954

Navn+pilotnavn:	Primary:	Basic:	Basic	Adv. jet:	Gunnery:	enhed:
	01FEB53 PA-18, T-6G	01AUG53 T-28A	01OKT53 T-33	16JAN54 T-33	01MAR54 T-33, F-84E	24MAJ1954
Clauber, G.H. - (CLA)	Bainbridge	Bryan	Bryan	Laughlin	Luke	ESK727
Fisker, O. - (FIK)	Bainbridge	Laredo	Laredo	Laughlin	Luke	ESK727
Hansen, H. - (HAS)	Spence	Laredo	Laredo	Laughlin	Luke	ESK727
Holmer, P. - (PIL)	Malden	Greenville ⁵	Greenville	Laughlin	Luke	ESK727
Hutters, A. - (HUT)	Columbus	Foster	Webb	Laughlin	Luke	ESK727
Jakobsen, E. - (JAO)	Spence	Laredo	Laredo	Laughlin	Luke	ESK727
Jørgensen, I.U. - (ØRI)	Marana	Webb	Webb	Laughlin	Luke	ESK727
Pedersen, Aa. - (AAS)	Bartow ¹	Bryan ²	Bryan	Laughlin	Luke	ESK727
Sembach, K.O. - (SEM)	Graham	Greenville	Greenville	Laughlin	Luke	ESK727
Thomsen, P.O. - (TOM)	Bainbridge	Laredo	Laredo	Laughlin	Luke	ESK727
Øksbro, E. - (RED)	Hondo	Webb	Webb	Laughlin	Luke	ESK727

HJEMREJSE: Norske Amerika Linien "Oslofjord" den 12. maj, ank. København den 20. maj 1954

Navn+pilotnavn:	Primary:	Basic:	Basic:	Adv. jet:	Gunnery:	enhed:
	02FEB53 PA-18, T-6G	06AUG53 T-28A	01OKT53 T-33	28JAN54 T-33	16MAR54 T-33, F-84E	04JUN1954
Hansen, J.E. - (JAN)	Bainbridge	Laredo	Laredo	Laughlin	Luke	ESK726
Hebsgaard, S. - (HEB)	Columbus	Foster	Foster	Laughlin	Luke	ESK726
Holm, K. - (HOK)	Columbus	Foster	Foster	Laughlin	Luke	ESK726
Jensen, L.S. - (TOL)	Malden	Greenville	James Connally ⁷	Laughlin	Luke	ESK726
Koggersbøl, A. - (KOG)	Spence	Laredo	Laredo	Laughlin	Luke	ESK726
Lestern, K. - (KES)	Bartow ¹	Bryan ²	Bryan	Laughlin	Luke	ESK726
Lindebod, M. - (BOD)	Graham	Foster	Williams	Laughlin	Luke	ESK726
Poulsen, K. - (POU)	Bartow	Bryan	Bryan	Laughlin	Luke	ESK726

HJEMREJSE: Norske Amerika Linien "Stavangerfjord" den 26. maj, ank. København den 6. juni 1954

Navn+pilotnavn:	Primary:	Basic:	Basic:	Adv. jet:	Gunnery:	enhed:
	07FEB53 PA-18, T-6G	ca.01AUG53 T-28A	01OKT53 T-33	16FEB54 T-33	01APR54 T-33, F-84E	22JUN1954
Andresen, A.W. - (AWA)	Hondo	Webb	Webb	Laughlin	Luke	ESK724
Birkegaard, P.C. - (BIR)	Malden	Greenville	Greenville	Laughlin	Luke	ESK724
Depner, E. - (EPE)	Graham	Greenville	James Connally ⁷	Laughlin	Luke	ESK724



Hansen, J.I.L. - (JIL)	Graham	Foster	Laredo	Laughlin	Luke	ESK724
Hartfelt, J. - (HAR)	Columbus	Foster	Laredo	Laughlin	Luke	ESK724
Helmer, M.K.G. - (HEM)	Bartow	Bryan	Bryan	Laughlin	Luke	ESK724
Jørgensen, W.H.M. - (JØG)	Marana	Webb	Webb	Laughlin	Luke	ESK724
Kristensen, H. - (NIT)	Bartow	Bryan	Bryan	Laughlin	Luke	ESK724
Mottlau, J. - (MOT)	Graham	Greenville	James Connally ⁷	Laughlin	Luke	ESK724
Pedersen, K.L. - (KEL)	Columbus	Foster	Laredo	Laughlin	Luke	ESK724

HJEMREJSE: Svenske Amerika Linien "Stockholm" den 15. juni, ank. København den 23. juni 1954

Navn+pilotnavn:	Primary:	Basic:	Basic:	Adv. jet:	Gunnery:	enhed:
	701FEB53	30AUG53	ca01NOV53	01MAR54	19APR54	08JUL1954
	PA-18, T-6G	T-28A	T-33	T-33	T-33, F-84E	
Berthelsen, J.L.L. - (BET)	Hondo	Webb	Webb	Laughlin	Luke	ESK730
Jørgensen, H.H. - (HØG)	Spence	Bryan	Bryan	Laughlin	Luke	ESK730

HJEMREJSE: Svenske Amerika Linien "Stockholm" den 28. august, ank. København den 5. september 1954

Navn+pilotnavn:	Primary:	Basic:	Basic:	Adv. jet:	Gunnery:	enhed:
	01FEB53	01AUG53	01OKT53	18JAN54	08JUL54	20SEP1954
	PA-18, T-6G	T-28A	T-33	T-33	T-33, F-84E	
Brandt-Christensen, E.O. - (BRI)	Marana	Webb	Webb	Laughlin ³	Luke	ESK728

Note 1 = 07FEB1953 - //- Note 2 = 01JUL1953 - //- Note 3 = 2.del den 18MAJ1954 - //- Note 4 = 28SEP1953 - //- Note 5 = 15JUL1953
 Note 6 = en klasse tilbage, elimineret den 30SEP53 - //- Note 7 = 28SEP1953.

F-84G Thunderjet FS-014-A (serial 51-10014) på Luke AFB, Arizona. Blev den 29. juni 1954 leveret til Det norske Flyvevåben, hvor flyet anvendte følgende koder: MU-M; FN-C og MU-Q. Udbrændt under start fra Ørland flyvestationen den 17. marts 1959, hvor det kørte af banen. Piloten K. Braaten uskadet. Foto: JØR.



Elimineret på Avnø	Pilotnavn	Elimineret:			
Christensen, S.E.	STI	01OKT1952	Nielsen, B.A.	BAN	02OKT1952 **)
Fischer, J.	IFI	10SEP1952	Pedersen, B.L.	BEL	02OKT1952
Frost, G.J.	FRO	02OKT1952 **)	Pedersen, L.G.	LUP	?? **)
Jensen, B.L.	BLI	10SEP1952	Pedersen, P.H.	FOT	02OKT1952
Jensen, E.D.	SYV	10SEP1952	Poulsen, H.V.	HUP	02OKT1952 **)
Jensen, E.H.	OTE	03SEP1952 **)	Skjøth, J.	JØT	03SEP1952 **)
Jensen, K.D.	NIO	02OKT1952 **)	Sundahl, H.	DAL	20OKT1952
Jensen, K.S.	TIO	10SEP1952	Svendsen, J.H.	SVE	01OKT1952
Jensen, M.F.	MEF	02OKT1952	Thøgersen, H.H.	THØ	02OKT1952
Lindqvist, H.K.	LIN	01OKT1952 **)	Truelsen, T.A.	?	15OKT1952
Kjærsgaard, E.H.	KÆR	02OKT1952	Taarup, M.	TAA	03SEP1952
Madsen, J.	MAS	03SEP1952 **)	Wendell, J.E.E.	WEN	26OKT1952
Mogensen, K.L.	MOG	03SEP1952 **)			
Mähl, H.H.	MÄL	02OKT1952 **)			
Nielsen, J.C.	NIC	01OKT1952			

**) = overført til navigator uddannelse.

..... Fortsættes i næste nummer.



Personel oversigt

EK- som: Navn + pilotnavn + fatal havari:

EK50-I P Abildskov, K. - (ABI)
 EK53-I N Agger, K. - (GER) - *)
 EK53-III P Ahlefeldt-Laurvig, H. C. E. F. - (FAL) - †17-03-1958 F-84G
 EK53-III P Ahn, O. A. - (AHN) - †16-02-1955 Silver Star
 EK52-III P Alkærsig, P. - (ALK)
 EK50-II P Alsøer, P-E. H. - (ALS) - *)
 EK53-III P Amstrup, A. V. - (AMS)
 EK50-II P Ancker, P. E. - (POL)
 EK54-IV P Andersen, A. E. - (DIL, DIK) - *)
 EK50-I P Andersen, E. M. - (EAN)
 EK54-III P Andersen, F. K. - (AND, KAN)
 EK53-I N Andersen, H. I. - (SAN) - *)
 EK50-II P Andersen, J. C. P. - (JON)
 EK51-I P Andersen, J. - (JAN)
 EK53-III N Andersen, J. V. - (JAV)
 EK50-I P Andersen, J. Ø. - (JØN)
 EK51-II P Andersen, K. B. - (AND, NUD)
 EK54-III N Andersen, K. D. - (DAN)
 EK50-I P Andersen, N. S. - (SAN)
 EK54-III P Andersen, O. F. - (SAN)
 EK54-II P Andersen, O. - (DON)
 EK50-II P Andersen, P. A. - (PAN) - †23-03-1955 F-84G
 EK50-I P Andersen, P. E. - (AND)
 EK54-II P Andersen, P. E. - (POU, PAN, "PE")
 EK51-III P Andersen, R. D. - (RAN)
 EK51-III P Andersson, C. F. - (SON)
 EK52-IV P Andersson, J. E. D. - (SON)
 EK52-II P Andresen, A. W. - (AWA)
 EK51-I P Andresen, L. G. - (AND, RES)
 EK54-II P Ankersen, S. Aa. - (SAK)
 EK52-I P Arildsen, K. - (ARI)
 EK51-III P Bach, E. - (BAC)
 EK54-III P Back, L. - (BAK) - †04-02-1964 Hunter
 EK54-I P Basby, F. - (BAS)
 EK51-I P Bay, P. N. - (BAY)
 EK53-I N Bencard, E. J. - (BEN)
 EK52-III P Bentsen, P. E. - (BEN, ELM)
 EK51-III P Bertelsen, E. - (BER) - *)
 EK52-II P Berthelsen, J. L. L. - (BET, BER)
 EK51-II P Berthelsen, K. - (BER) - †05-04-1956 Bell 47D
 EK52-IV P Beyer, J. K. P. - (BEY) - *)
 EK52-II P Birkegaard, P. C. - (BIR)
 EK52-IV P Bjerregaard, A. - (SØR)
 EK54-III N Bjerrum, B. S. - (BUM) - *)
 EK52-II P Bjulf, A. - (BJU)
 EK52-IV P Bloch, P. - (LOC) - †27-09-1955 F-84G
 EK51-I P Bolvinkel, E. A. - (BOL)
 EK53-I P Bonde, H. C. - (CON)
 EK50-I P Borgnæs, P. C. - (BOR)
 EK51-II P Borsing, B. S. - (BOS)
 EK51-I P Borup, O. - (BOJ)
 EK52-II P Brandt-Christensen, E. O. - (BRI)
 EK54-IV P Brandt-Olsen, L. - (RAN)
 EK54-IV P Breinholt, V. - (BEN, BRE)
 EK51-I P Brensbæk, K. A. - (KAP)
 EK51-II P Brenøe, E. - (EBE)
 EK54-IV P Brinch, N. - (NIK) - *)
 EK51-I P Bruun, E. - (BRU)
 EK51-III P Brøns-Hansen, K. - (BAN)
 EK52-I P Braad, S. Aa. - (BRA)
 EK51-II P Bülow, H. Aa. - (BÜL)
 EK51-II P Byrdam, O. S. - (HAN)

EK51-III P Byrner, R. C. H. - (HAS)
 EK50-II P Bæhr, B. E. - (MIL)
 EK51-III P Bæk, E. - (BÆK)
 EK54-III P Bækgaard, E. - (BEM, BÆK)
 EK51-II P Carstensen, F. - (CAR)
 EK51-III P Christensen, A. - (ASE) - †15-07-1953 Meteor 8
 EK51-III P Christensen, C. W. M. - (SEN, CRI)
 EK52-III P Christensen, C. Aa. - (CRI, SEN)
 EK54-II N Christensen, C. J. - (ROL) - *)
 EK50-I P Christensen, I. C. W. - (IRI)
 EK51-I P Christensen, J. P. - (RIS)
 EK52-IV P Christensen, K. - (xxx)
 EK50-II P Christensen, K. L. - (SEN)
 EK54-IV P Christensen, N. E. - (CRI)
 EK54-I P Christensen, O.G.F.L. - (xxx)
 EK51-II P Christensen, O. L. - (CRI) - *)
 EK53-II P Christensen, P. L. - (CRI)
 EK52-II P Christensen, S. W. - (SIV)
 EK51-III P Christensen, T. B. - (RIS) - *)
 EK53-I P Christensen, V. N. - (CRI, TEN)
 EK51-I P Christensen, Aa. L. P. - (CRI)
 EK50-I P Christiansen, C. F. - (CRI) - *)
 EK54-IV P Christiansen, E. G. - (GES)
 EK52-I P Christiansen, M. E. - (CRI)
 EK51-III P Christiansen, N. B. - (NAB) - *)
 EK52-IV P Christiansen, O. - (CRI)
 EK51-II P Christoffersen, F. - (TOF)
 EK52-II P Clauber, G. H. - (CLA)
 EK54-IV P Clausen, J. V. - (VAS)
 EK53-I P Colstrup, M. H. - (MOL) - *)
 EK52-I P Cortzen, H. M. - (CON) - †18-05-1954 Meteor 7
 EK54-IV P Dahl, V. - (DAL)
 EK52-II N Dalhoff, K. - (NIO)
 EK54-III P Danielsen, K. - (xxx) - *)
 EK51-I P Danielsen, S. B. - (DAN)
 EK53-III P Davidsen, C. B. - (BAV)
 EK52-II P Depner, E. - (EPE)
 EK50-I P Deuleran, H. - (DEL) - *)
 EK51-I P Devantier, H. - (DEV)
 EK51-III P Dinesen, T. V. - (DIN)
 EK54-II P Dissing, F. - (RAM)
 EK50-II P Duch, A. W. - (DUK) - *)
 EK50-I P Døstrup, F. - (DØS)
 EK52-IV P Døstrup, F. - (ØST, DØS) - †26-05-1988 F-27
 EK51-III P Ebbe, V. G. - (EBE) - †10-04-1954 F-84G
 EK50-II P Ebsen, A. F. - (EBS)
 EK54-I P Ellekrog, E. L. - (ELO)
 EK52-II P Eriksen, N. N. - (ERI)
 EK51-III P Eriksen, O. - (ERI)
 EK54-IV P Eriksen, S. T. W. - (RIK)
 EK52-IV N Eriksen, S. M. - (xxx) - *)
 EK53-III P Ernst, H. - (ERN)
 EK50-I P Esbirk, E. - (EHA)
 EK52-IV P Evald, H. C. - (TIO) - †04-06-1956 Hunter
 EK54-III P Felby, J. A. H. - (FEL, BLY)
 EK52-III P Feldstedt, H. O. - (HOF)
 EK54-II P Fisker, O. - (FIK) - *)
 EK52-II P Fisker, O. - (FIK)
 EK52-I P Fjellerup, F. Aa. - (FEL)
 EK53-II P Flebbe, P. E. - (EBE, FLE)
 EK54-II P Fogh, O. - (HOF, FOL)
 EK50-II P Frandsen, H-J. A. - (FRA)
 EK51-II P Freiberg, V. W. - (JEN)
 EK51-II P Friis, B. T. - (FRI)
 EK51-III P Friis, J. P. - (FRI) - *)
 EK52-I P Frimodt, P. H. - (FRI)



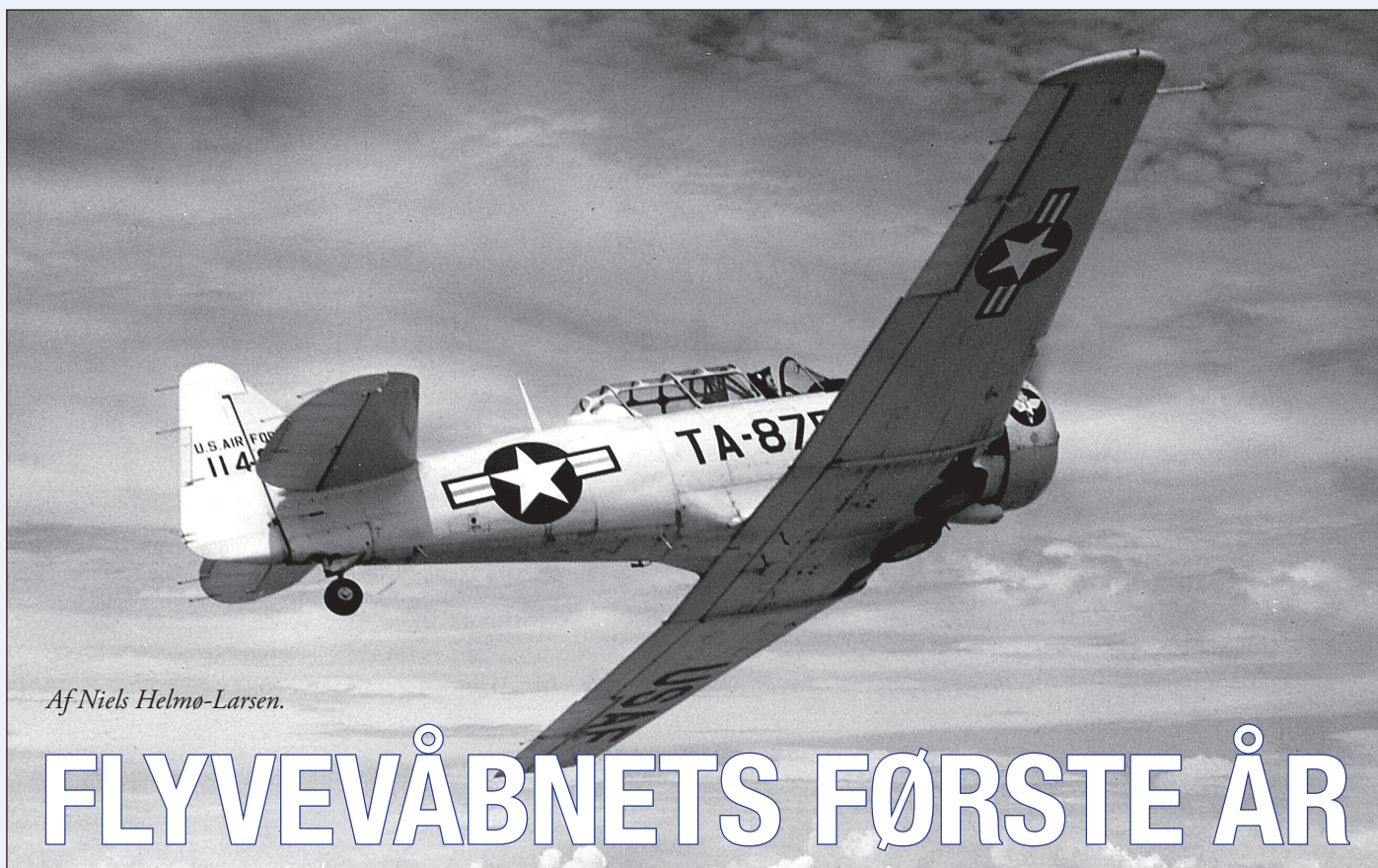
EK53-II	N	Frost, B. A. N. - (FRO)	EK52-I	P	Hjortskov, P.H.A. - (HOV) - *
EK52-II	N	Frost, G. J. - (FRO)	EK52-IV	P	Holm, D. - (DOL)
EK53-I	P	Gjerulff, T. - (TRU)	EK54-I	P	Holm, J. J. - (JOM)
EK53-III	P	Graversen, O. - (RAV)	EK52-II	P	Holm, K. - (HOK)
EK54-IV	P	Gregersen, G. A. - (GAG) - *	EK50-I	P	Holm, K. K. A. - (HOL)
EK53-I	P	Gregersen, J. Aa. - (AAS)	EK52-II	P	Holmer, P. - (PIL)
EK54-I	N	Gregersen, M. - (GEG) - †18-11-1957 Meteor 11	EK52-I	P	Holmskov, F. I. P. - (FIP) - *
EK54-III	P	Gregersen, N.Aa. - (xxx) - *	EK51-III	P	Holst, K. Aa. - (HOL) - †10-08-1963 PBV-6A
EK51-III	P	Grønnebæk, V. H. - (RØN) - †20-08-1952 Harvard	EK51-I	P	Holt, C. H. - (HOL)
EK52-II	P	Guldager, F. - (GUL)	EK51-II	P	Holten-Hansen, T. - (TAN) - †08-05-1953 F-84G
EK54-IV	P	Gunnestrup, B. - (GUN)	EK54-IV	P	Hornuff, M. - (NUF) - †07-08-1958 F-84G
EK54-IV	N	Gustafsen, V. B. - (GUF, GUS) - †21-10-1958 Pembroke	EK51-II	P	Houmann, L. - (HOL) - *
EK53-II	N	Hach, A. C. - (HAK)	EK52-II	P	Hutters, A. - (HUT)
EK53-I	N	Hansen, A. N. - (ANS) - *	EK54-II	P	Hvidt, B. - (VID)
EK53-III	P	Hansen, A. - (EHA)	EK52-IV	P	Hvirgel, J. C. - (AND, IVI)
EK54-II	P	Hansen, B. - (BEN)	EK53-III	P	Hyldig, A. H. - (HAL)
EK54-IV	P	Hansen, C. Aa. B. - (NAB)	EK50-II	P	Høg-Jensen, J. - (HØG)
EK51-III	P	Hansen, C. - (HAN)	EK51-II	P	Høj, V. - (HØJ)
EK51-I	P	Hansen, E. - (EHA)	EK52-III	P	Hørnø, F. - (SØR)
EK52-III	P	Hansen, E. - (HAN)	EK53-III	P	Jacobsen, E. R. - (ERA)
EK53-II	P	Hansen, E. - (HAN, EHA)	EK52-I	P	Jacobsen, H. J. - (JAC)
EK53-II	P	Hansen, E. S. - (SAN)	EK53-I	N	Jacobsen, J. M. H. - (JAK) - *
EK52-III	P	Hansen, E. T. - (TAN) - *	EK52-IV	P	Jacobsen, S. D. - (DAM)
EK54-IV	P	Hansen, E. T. - (EHA)	EK53-III	P	Jacobsen, V. Aa. - (AAS)
EK54-IV	P	Hansen, F. L. - (FAN) - *	EK54-III	P	Jacobsen, V. S. - (COB) - *
EK52-II	P	Hansen, F. E. - (FRA) - *	EK52-II	P	Jakobsen, E. - (JAO)
EK54-I	P	Hansen, H. - (SAN) - †26-06-1958 Harvard	EK54-I	P	Jakobsen, N. N. - (NAK)
EK51-I	P	Hansen, H. L. - (LAN)	EK53-III	P	Jark, S. Aa. - (JAR) - †04-06-1954 Harvard
EK50-II	P	Hansen, H. O. - (LUF) - †18-05-1954 Meteor 7	EK53-II	P	Jensen, B. V. - (BAV)
EK51-I	P	Hansen, Hein - (ANS)	EK53-III	P	Jensen, B. E. - (BEI, JES)
EK53-III	P	Hansen, H. - (HAN, NAN, NUL)	EK54-IV	P	Jensen, C. D. - (DEN)
EK53-III	P	Hansen, H. H. - (ASE)	EK52-I	P	Jensen, C. A. - (CAJ) - †19-05-1953 T-28
EK52-II	P	Hansen, H. - (HAS) - †09-07-1956 F-84G	EK51-III	P	Jensen, E. J. - (JEN, JUL)
EK52-II	P	Hansen, J. I. L. - (JIL)	EK51-III	P	Jensen, E. B. - (JEB) - *
EK52-II	P	Hansen, J. E. - (JAN)	EK52-II	N	Jensen, E. H. - (OTE)
EK54-I	P	Hansen, J. G. - (JAN)	EK53-III	P	Jensen, E. K. - (KEN)
EK51-I	P	Hansen, K. E. - (KEN)	EK54-I	P	Jensen, E. V. - (EVE)
EK51-III	P	Hansen, K. T. - (SEN)	EK50-I	P	Jensen, G. - (JEN)
EK52-III	P	Hansen, Leif - (LAS)	EK51-II	P	Jensen, J. A. L. - (JAL)
EK51-III	P	Hansen, L. F. - (LAN)	EK52-III	P	Jensen, J. A. - (JAN) - *
EK54-II	P	Hansen, L. F. I. - (LIE, LIF) - †25-01-1977 PA-30	EK52-III	P	Jensen, Jens Møller - (JEN, SEN, NES)
EK52-III	P	Hansen, M. A. - (MAS)	EK50-II	P	Jensen, J. P. - (JES)
EK50-II	P	Hansen, M. V. - (MOV)	EK52-I	P	Jensen, J. - (JEN)
EK52-I	P	Hansen, P. F. - (PAN)	EK53-I	P	Jensen, J. A. - (JAN, JØN)
EK51-I	P	Hansen, P. - (PAN)	EK53-I	P	Jensen, J. E. - (JES)
EK53-III	P	Hansen, P. K. - (KAN)	EK52-I	N	Jensen, K. A. - (KRI, KES, KEN) - †10-08-1963 PBV-6A
EK50-II	P	Hansen, P. R. - (RAU)	EK50-I	P	Jensen, K. H. - (KEN)
EK50-II	P	Hansen, R. S. - (ESA)	EK52-II	P	Jensen, L. S. - (TOL)
EK52-I	P	Hansen, S. R. - (SAR)	EK52-III	P	Jensen, N. B. M. - (NAB)
EK53-I	P	Hansen, S. Aa. B. - (HAN) - †13-10-1954 Silver Star	EK54-I	P	Jensen, N. J. D. - (NED)
EK53-II	P	Hansen, Tage Bolt - (BAN) - †21-10-1958 Pembroke	EK52-I	P	Jensen, N. B. - (BEN)
EK51-III	P	Harden, V. - (HAR) - *	EK53-II	P	Jensen, O. H. - (NES)
EK52-II	P	Hartfelt, J. - (HAR)	EK52-III	P	Jensen, O. W. - (OWE)
EK53-I	P	Haugaard-Andersen, J. - (AND) - †27-10-1953 Harvard	EK54-I	P	Jensen, P. G. - (GEN) - †26-06-1958 Harvard
EK51-II	P	Have, H. S. - (HAV) - *	EK53-II	P	Jensen, P. - (JES)
EK53-III	P	Havmøller, T. P. - (MØL)	EK52-IV	N	Jensen, P. E. W. - (POW)
EK52-II	P	Hebsgaard, S. - (HEB)	EK54-IV	P	Jensen, P. G. I. - (GIP) - *
EK52-III	P	Hejlesen, K. - (LES)			
EK50-II	P	Helleskov, I. - (HEL)			
EK52-I	P	Helme, B.D. - (HEL) - *			
EK52-II	P	Helmer, M. K. G. - (HEM)			
EK54-III	P	Henriksen, S. B. - (HEN)			
EK54-I	P	Hermansen, S. K. - (SAM)			
EK52-III	P	Heurlén, B. B. - (BET, PER)			
EK53-III	P	Hjorth, H. - (JOR)			
EK53-III	P	Hjortholm, B. - (BOM)			

Note: *) = elimineret.

... fortsættes i næste nummer.

Kildemateriale:

Interview med de 5 flyvehold
Personlige logbøger
USAF Class books
Billedgalleri Flyveskolen
Flyvevåbnets Historiske Samling



Af Niels Helmo-Larsen.

FLYVEVÅBNETS FØRSTE ÅR

1950 TIL 1954 DEL 3.

T-6G Texan fra Marana AB, Arizona.
Foto: via LET

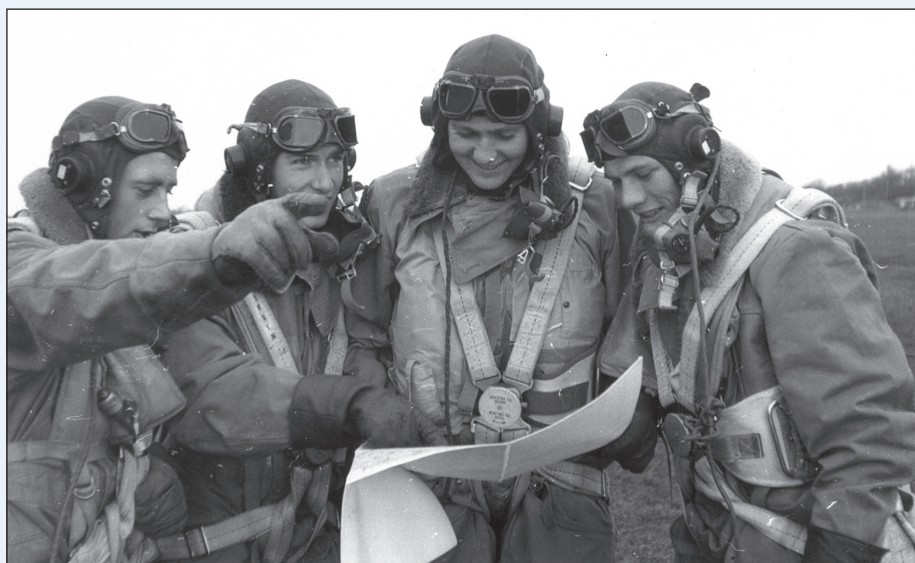
ELEMENTÆRKURSUS 52-III

Da elementærkursen sluttede i januar 1953 havde skolen valgt 45 ud til den videre uddannelse i USA. Den enkelte elev havde da opnået en flyvetid på ca. 20-25 timer, hvoraf de 4-5 timer var solo.

Turen over Atlanten blev foretaget med et chartret SAS fly, og ved ankomsten til den landmilitære uddannelse på Lackland AFB i Texas blev holdet delt i 2 med 22 i USAF Student Class 54 (India) og 23 i Class 54 (Juliet).

Flyvetræningen (Primary Training) startede i maj-juni fordelt på baserne Graham, Malden og Marana (Class 54 India), og Bainbridge, Bartow, Hondo, Spence og Stallings (Class 54 Juliet). De startede ud på den lette Piper PA-18 Cub, hvor hver elev fik ca. 25 timer, inden de gik over på den noget tungere North American T-6G Texan.

Ved afslutningen i november havde den enkelt opnået en samlet flyvetid på ca. 165-170 timer.



▲ Fire elever på Flyverskolen på Avnø. Hvilken vej skal vi eller hvor ligger Amerika?
Foto SUN



◀ Kadetterne IVI, MAS og DAL i USA. Foto: MAN



Basic Training på North American T-28A Trojan og Lockheed T-33A fandt sted på baserne Foster, Greenville og James Connally (Class 54 India), samt Bryan, Laredo og Webb (Class 54 Juliet). T-28'eren var en tungere og samtidig en meget kraftfuld udgave af Texan'en med næsehjul.

VEN havde et uheld med serial 51-3531 den 28. november 1953 på Greenville AFB, Mississippi. VEN må have været forholds ny på T-28 typen, idet han blot havde været på basen i 12 dage, da uheldet skete.

Ved overgangen til jet i februar-marts 1954 havde kadetterne en erfaring på ca. 250-260 flyvetimer. Igen blev holdet ramt af et par uheld. Det første fandt sted den 15. april, hvor BES og BEN stødte sammen i luften



MAN i cockpittet på en T-33 på Laughlin AFB Texas.
Foto: MAN

under træning i en fire skibs formation. Uheldet skete ca. 10 miles nordøst for Laredo AFB i Texas, hvor de to T-33 (serial 51-6706 og 51-6739) efterfølgende søgte ind til landing.

Blot en måned efter, den 11. maj måtte PEP nødlande med T-33 (51-6505) ved byen Cotulla, ca. 100km nordøst for Laredo AFB. I rapporten står der: "Out of Gas"!

Med lidt over 300 flyvetimer var det tid for Advanced Training på T-33 på Laughlin AFB, Del Rio i Texas. Træningen var en forberedelse til

Gunnery (skyde- og bombe kursus) på Luke AFB i Arizona, som afsluttede uddannelsen i USA med ca. 360 til 400 flyvetimer.

Af det oprindelig hold på 45, blev 6 kadetter elimineret under uddannelsesforløbet i USA.

Efter diverse ceremonier med bl.a. wing-parade var det tid at vende hjem til Danmark. Class 54 India med 21 flyvere rejste med Svensk Amerika Linien "S/S Stockholm" den 28. august 1954, mens Class 54 Juliet med 17 flyvere fulgte efter ombord på Norske Amerika Linien "S/S Stavangerfjord" den 15. september.

Første hold blev fordelt mellem ESK728 og ESK729 på FSN Skrydstrup, mens andet hold kom til ESK727 på FSN Karup og ESK730 på FSN Skrydstrup.



▲ T-28A Trojan i formation. Foto: via PER



▲ Ev. PAS, KES, SUN og OLE fulgtes ad under skoling på Malden AB, Foster, Laughlin og Luke AFB. Foto WIS

EK52-III

- 11-08-1952: Forskole Værløse (68 deltagere)
- 03-11-1952: Flyveskolen Avnø (67 deltagere)
- 07-02-1953: Afrejse SAS-fly USA (45 deltagere)
- 16-02-1953: Lackland AFB, TX (22 deltagere)
- 02-03-1953: Lackland AFB, TX (23 deltagere)
- xx-03-1953: Primary på forskellige baser
- 11-08-1953: 44 udnævnt til sergent
- 11-08-1954: 39 udnævnt til FL-IIR
- 28-08-1954: hjemrejse "Stockholm"
- 15-09-1954: hjemrejse "Stavangerfjord"
- 10-08-1957: Kontraktudløb



ELEMENTÆRKURSUS 52-IV

EK52-IV var igen et stort hold, der blev sendt til træning i USA i april 1953. Holdet med USAF betegnelserne Class 54-(Oscar), -(Papa) og -(Quebec) fulgte samme mønster som de tre andre i 1952 med militær træning på Lackland AFB i Texas; Primary Training (PA-18 og T-6G) på diverse baser efterfulgt af Basic Training (T-28A og T-33A) ligeledes fordelt på forskellige baser. Advanced Training (T-33A) på Laughlin AFB og skydeskole (F-84E) på Luke AFB i Arizona. Samlet flyvetid ca. 365-375 timer.

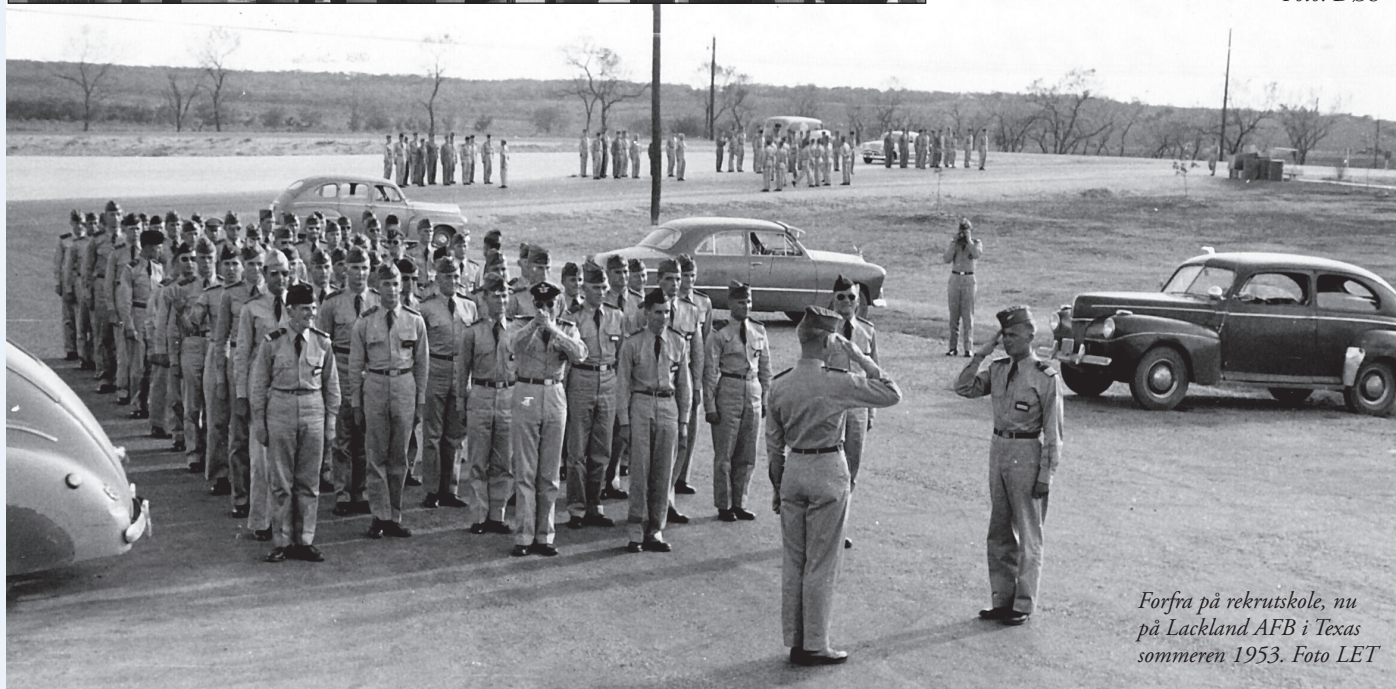
EK52-IV

- 10-11-1952: Forskole Værløse (58 deltagere)
- 16-02-1953: Flyveskolen Avnø (54 deltagere)
- 26-04-1953: Afrejse USA (31 deltagere)
- 06-05-1953: Lackland AFB, Texas
- 19-08-1953: Primary på forskellige baser
- 10-11-1953: 28 udnævnt til sergent
- 10-11-1954: 27 udnævnt til FL-IIR
- 27-11-1954: Hjemrejse "SS Queen Elizabeth"
- 15-12-1954: Hjemrejse "SS Queen Elizabeth"
- 09-11-1957: Kontraktudløb



◀ Afrejse med "Oslofjord" den 26. april 1953.
 F.v.: HAL, NØD, LOC, VIN, DØS, MØL, KEN, IVI, SON, SAN, DAM og MAP

Foto: DØS



Forfra på rekrutskole, nu på Lackland AFB i Texas sommeren 1953. Foto LET



Af de 31, der rejste af sted, gennemførte 29, mens to blev elimineret, den ene på grund af et biluheld.

VIN fik den 13. maj 1954 motorproblemer under flyvning med T-28 (serial 51-7516) fra Laredo AFB.

Hjemrejsen blev opdelt i 2 hold (9 og 21) begge ombord på "SS Queen Elizabeth" med sejlads fra New York til Southampton i Sydengland, derfra med tog til Harwich, skib til Esbjerg og igen med tog til København, hvor de ankom henholdsvis den 4. december og omkring den 22. december, tidsnok til at være sammen med familien til jul.

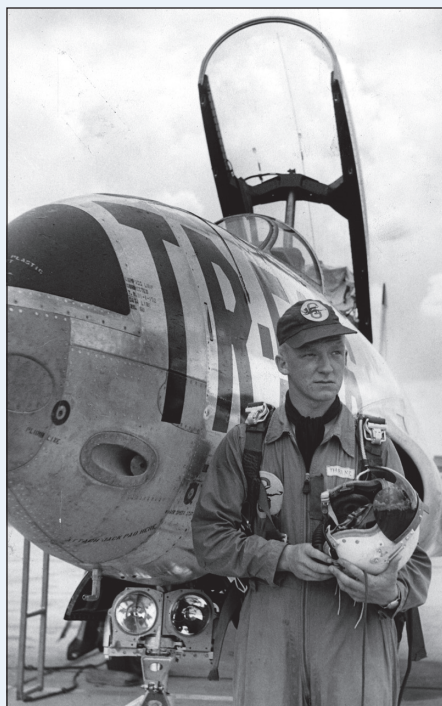
Første hold (9 mand) blev tildelt ESK724 på FSN Aalborg, mens andet hold (21) blev fordelt mellem de tre eskadriller på FSN Karup.



▲ Trange forhold i skolelokalet på Malden AB, Missouri. Foto JØR



T-6G Texan i luften, bemærk de åbne cockpit og vinden i hårdet. Foto DØS



◀ TRA ved T-33 på Greenville AFB, Mississippi. Foto TRA

T-33 Instruktør omgivet af fire kadetter. Foto MØL



▲ SON ved F-84G FS-324 (52-3324) på Luke AFB, Arizona. Foto SON



Hjemrejse med "Queen Elizabeth" i december 1954. F.v. DØS, JEK, JES (holdet før) og NØD. Foto DØS



ELEMENTÆRKURSUS 53-I

EK53-I var det første hold, der blev sendt til uddannelse i Canada, hvor FLV fik tildelt 20 pladser fordelt på to hold med 10 i hver. De resterende 5 mand på flyveholdet blev overført til EK53-II, som samtidig blev det sidste hold, der fik uddannelsen i USA.

Afrejsen fra Danmark til Canada fandt sted med SAS henholdsvis den 23. juli og den 13. august 1953.

I Canada mødte de ind på sprogskolen på Station London i staten Ontario, hvor de fik intensiv undervisning i de følgende tre uger. Flyvetræningen på Harvard var forskudt med tre uger mellem de to hold, hvor det første hold kom til Penhold i staten Alberta i midten af august, mens andet hold kom til Moose Jaw i Saskatchewan i september.



▲ KZ-II Træner 11-111 på Avnø sommeren 1953. Foto KAM



▲ Canadisk Harvard efter kollision over Penhold den 28. oktober 1953. Foto KAM

I de følgende 8 måneder opnåede de omkring 230 til 240 timer på Harvard fordelt på alle discipliner undtagen våbenaflevering.

Træning på jet blev udført på den canadiske udgave af T-33, benævnt Silver Star. Typen havde et forbedret brændstofsystem i.f.t. den amerikanske udgave. Hold I var stationeret på Portage la Prairie i staten Manitoba, mens hold 2 kom til Gimli i Manitoba. Selve våbentræningen for begge hold fandt sted på Macdonald ligeledes i Manitoba. De graduerede flyvere med flyvervingen på brystet, havde da opnået en samlet flyvetid på ca. 330-350 timer.

EK53-I

- 23-02-1953: Forskole Værløse (45 deltagere)
- 04-05-1953: Flyveskolen Avnø (45 deltagere)
- 23-07-1953: Afrejse Canada (10 deltagere)
- 27-07-1953: Sprogskole London, Ontario
- 13-08-1953: Afrejse Canada (10 deltagere)
- 17-08-1953: Sprogskole London, Ontario
- 19-11-1953: Afrejse USA (5 deltagere EK53-II)
- 23-02-1954: 22 udnævnt til sergent
- 23-02-1955: 21 udnævnt til FL-IIR
- 22-02-1958: Kontraktudløb



Desværre mistede holdet to kammerater under opholdet. SAN omkom den 28. oktober 1953 på Penhold med Harvard nr. 20444. Under indflyvningen ramte han en anden Harvard (20310), hvorved begge elever omkom.

HAN omkom i Silver Star (21183) den 13. oktober 1954, og det var blot få dage før afslutningen på skydeuddannelsen fra Macdonald basen i Manitoba.



▲ *Canadisk Silver Star i luften. Foto KAM*



▲ *Gimli, Manitoba sommeren 1954. Stående f.v. nr. 3 AAS. Forreste række f.v. nr. 4 CON, nr. 8 JES og nr. 9 JØN. Foto: CON (Øvrige personer er fra andre lande).*

▼ *Et farvel til familien inden afrejsen fra Kastrup den 14. november 1953. Foto LØS*



Hjemrejsen til Danmark blev foretaget med Norske Amerika Linien "Oslofjord" i oktober 1954 og omfattede 17 ny udnævnte flyvere. På turen fik de selskab af to "ældre" herrer, ESA (R.S.

Hansen, EK50-II) og JOE (A.C. Larsen, EK49-III), der begge havde været på skydeskolen på Luke i Arizona i perioden 31. juli til 9. oktober 1954.

ELEMENTÆRKURSUS 53-II

Til en afveksling gennemførte EK53-II forskolen på FSN Ålborg i perioden 18. maj til 17. august 1953. 31 elever mødte herefter på Flyveskolen på Avnø, og i starten af november stod det klart, at 22 var fundet egnet til den videre uddannelse i USA. EK53-II holdet fik følgeskab af fem elever, der var blevet "til overs" fra holdet før, idet der kun var plads til 20 elever i Canada. EK53-II blev dermed det sidste hold, der fik uddannelse i USA i denne omgang. Der skulle gå næsten 15 år inden uddannelsen vendte tilbage igen.

Rejsen fra Danmark til USA blev "lidt af en tur" over Atlanten. Man startede den 14. november ud af Kastrup i en SAS DC-4, der bragte holdet til Göteborg, hvor man skiftede til en DC-6, der via Oslo, Prestwick, Shannon og Gander ankom til Idlewild lufthaven i New York ca. 1 døgn senere.

Efter 3½ måneders militæruddannelse og kadaver disciplin på Lackland AFB i Texas, kunne holdet endelig påbegynde Primary Training på PA-18 Cub og senere T-6G Texan i marts 1954. Holdet fulgte herefter det kendte mønster med skift mellem baserne i uddannelsesfor-



løbet, noget der krævede en kolossal administration, hvor hvert uddannelseshold bestod af 800 til 1.000 students.

Erik Hansen med oprindeligt flyvernavn HAN, senere ændret til EHA, beretter: "Efter Lackland kom jeg til Graham AB (Marianna) i Florida i marts 1954, hvor vi blev introduceret til Piper PA-18 Cub med landinger, stall, spin og rul. Vi gik solo i starten af april og fløj samlet ca. 20 timer på typen, inden vi kom over på den større og tungere T-6G Texan. Den fik vi 120-130 timer på, hvor vi nu også øvede instrument- og navigationsflyvning, samt natflyvning og aerobatic.

I september flyttede jeg til Williams AFB i Texas for at flyve T-28 Trojan og T-33. En af holdkammeraterne, ROL fik under formationsflyvning med instruktør i T-28 motorproblemer. Motoren gik helt i stå og kunne ikke genstartes. Instruktøren beordrede ROL til at springe ud, og forlod selv umiddelbart efter flyet. I samme øjeblik "frøs" motoren og propellen "blev vredet af" og var tæt på at ramme instruktøren. Efterfølgende undersøgelser viste, at det var "failure of nr. 2 cylinder". ROL var den første fra flyveholdet, der reddede livet i faldskærm. Han stoppede umiddelbart efter uddannelsen på Williams og tog til Canada, hvor han blev uddannet som navigator.

Umiddelbart efter jeg var gået solo på T-33 var jeg på en individuel trænings-tur. Under indflyvning til landing melder jeg klar på finalen, men observerer en rød



lyskugle mod mig. Jeg havde tilsyneladende ikke hørt noget på radioen, men går selvfølgelig rundt - giver gas og tager hånden ned til understelshåndtaget - HOVSA - understellet var inde - det var fløvt!

Det blev til en "pinkslip" samt STOR balle fra min instruktør. Udover dette fik jeg ordre på at skrive en engelsk stil på mindst 5.000 ord med titlen "Why do we always have to land an aircraft with wheels down"!

DET STORE SPRING

Efter elevuddannelsen på Williams AFB kom vi til Laughlin AFB ved Del Rio i Texas. Torsdag den 10. marts 1955 skulle jeg flyve en "Transition" med instruktør



▲ EHA på stigen til T-33 på Williams AFB, Arizona. Foto EHA

i bagsædet. Procedure med at tage faldskærm på var anderledes på Laughlin end på Williams, og det var sandsynligvis årsagen til, at jeg "glemte" at spænde lærseleer til faldskærmen, før jeg spændte sædeselerne. Men heldigvis var "crewchief", der stod på stigen, opmærksom på miseren og gjorde opmærksom på fejlen. Hvis disse seler ikke var spændt, ville man dumpe nenedud af faldskærmssædet og så!!!!

Vel i luften udførte vi lidt aerobatics med bl.a. loop. Jeg trak op for at starte loopet og observerede et rødt advarselslys ud af øjenkrogen, men tog ikke umiddelbart hensyn til det. Da vi var "på toppen" og med hovedet nedad, faldt farten, og flyet gik næsten i stå og "faldt" ned uden at opbygge fart, selvom gashåndtaget var



▲ Eleverne CRI og LØS ved en civil KZ-III på Avnø sommeren 1953. Foto LØS



helt fremme. Under forsøget med at vende flyet til normal flyvestilling, gik det i rygspin. Jeg forsøgte at stoppe det, men flyet fortsatte ned fra ca. 20.000ft - og temmelig hurtigt!

Situationen var helt ude af kontrol, og da vi passerede 10.000ft, begyndte vi at forberede os på at forlade flyet. Bagsædet skulle skyde sig ud først, og da jeg hørte braget, aktiverede jeg aftrækkeren til mit sæde. Jeg var åbenbart ikke spændt stramt nok, for der var lidt "luft" mellem sædet og min bagdel, da jeg hang i selerne. Sædet kom med et bang-tju og et kolossalt stort "spark bagi"!!

Jeg kom fri afflyet, løsnede sædeselerne og sparkede sædet bort. Nu manglede jeg bare at udløse skærmen. Stadig med hovedet nedad udløste jeg faldskærmen med højre hånd i udløsningshåndtaget. Blop - et stort ryk i skuldrene, vendt i opret stilling og skærmen foldede sig fint ud. Nu var det tid at "nyde" nedturen, MEN jeg nåede lige at se min instruktør hænge i luften nogle hundrede meter borte uden hjelm, da jeg observerede det brændende flyvrage lige under mig. Jeg fik travlt med at få fat i faldskærmsseleer og styre væk, da jeg landede og vältede rundt i en kaktus og slog hul i hjelmen på en stor sten.

Da skærmen foldede sig ud, har højden over terrænet været ca. 1.000ft - det må siges at ha' været et "close call".

Jeg samlede min skærm sammen, men den havde hægtet sig fast i en busk og måtte skæres fri. Fik kontakt med min instruktør. Nu var spørgsmålet - var vi landet i USA eller Mexicos ørken?

En cowboy kom ridende på hest, og vi forsøgte at spørge ham om, hvor vi var. Han kunne meget lidt engelsk - han var mexicaner - men vi forstod da, at vi var landet i USA. Det viste sig, at mexicaneren var fårehyrde i området, der var langt fra civiliseret område.

En lokal landmand (farmer) dukkede op i en truck. Han havde observeret vores "nedtur" og var kørt ud imod os. Vi blev kørt til hans landejendom, men her var der ingen telefon. Vi bredte faldskærmene ud på jorden på farmerens gårdsplads og observerede nu, at der var flere fly, der krasede frem og tilbage i horisonten. En T-33 fra basen havde set vores skærme og



T-6 instruktør med kadetter på Bainbridge AB, Georgia. LØS nr. 2 f.h. Foto LØS

lavede et par lavflyvninger hen over os for at indikere, at vi var fundet. Lidt efter kom der en helikopter med en læge. Han konstaterede, at vi var uskadte og forlod os så igen i helikopteren, som ikke havde vægt/plads til os!!

Vi fik god behandling hos farmeren med bl.a. kaffe og kage. Efter et par timer kom en militærambulance fra basen og hentede os. 10 miles fra basen løb ambulancen tør for benzin!

Det viste sig, at vort fly (nr. 5981) havde været fejlmeldt to gange før, at understellet faldt ud, når man trak "G". Det var altså det røde understelslys, jeg havde set ud af øjenkrogen på vej op i loopet. Flyet var et af de ældre, som endnu ikke havde fået "stallstrips" ved vingeroden. Uheldet blev karakteriseret som "teknisk fejl".

Episoden kvalificerede mig til at blive medlem af "The Caterpillar Club" - klubben for personer, der har reddet livet i faldskærm".

EK53-II graduerede i februar 1955, mens uddannelsen i USA sluttede med Gunnery (skydeskole) på Luke AFB, Arizona i april/juli 1955, hvorefter holdet blev delt i 2 for hjemtransport med skib. Imidlertid var New York ramt af en havnestrejke, da det andet hold skulle af sted. De ændrede planer betød at hol-

EK53-II

- 18-05-1953: Forskole Aalborg (33 deltagere)
- 17-08-1953: Flyveskolen Avnø (31 deltagere)
- 14-11-1953: Afrejse USA (22+5 deltagere)
- 18-11-1953: Lackland AFB, Texas
- 09-03-1954: Primary på forskellige baser
- 18-05-1954: 21 udnævnt til sergent
- 18-08-1954: Basic på forskellige baser
- 04-06-1955: 17 udnævnt til FL-IIR
- 17-05-1958: Kontraktudløb

det måtte splittes op i mindre grupper og sendes med fly til Danmark. CRI og EHA fløj således med SAS til Oslo og videre til København, hvor de ankom så betids, at de kunne tage imod første hold ombord på "Oslofjord", der lagde til ved Amerika kajen i Københavns Havn!



Hjemkomst til København med "Oslofjord" sommeren 1955. Foto LØS



ELEMENTÆRKURSUS 53-III

EK53-III var et forholdsvis stort hold med 39 udvalgt til videre uddannelse i Canada. Det blev splittet op i 2 hold, idet man i Canada kun havde plads til 20 elever af gangen. Den ekstra plads tilfaldt GEN (P.G. Jensen) fra EK54-I, som dermed rykkede frem i uddannelsesforløbet.

Det første hold rejste med fly til London den 1. april 1954, hvor de overnattede for næste dag at flyve med en Trans Canada Super Constellation til Montreal med et par mellemlandinger undervejs. I Canada kørte holdet med tog til Sprogskolen på London basen i Ontario.

Efter 3 ugers ophold var det tid at komme i gang med flyvetræningen på Harvard. Holdet blev igen delt op i mindre grupper med 8-9 i hver fordelt på Claresholm og Penhold i staten Alberta, samt Moose Jaw i Saskatchewan.

Den efterfølgende træning på jet (Silver Star) fandt sted på henholdsvis Portage la Prairie og Gimli begge i staten Manitoba. Skydeskolen på Macdonald, Manitoba blev afsluttet i midten af juni 1955.

Hold nr. 2 rejste fra København ombord på skibet "S/S Samaria" den 6. juli 1954 og ankom på den anden side af Atlanten den 17. Holdet fulgte samme mønster som hold 1, blot 3 måneder forskudt.

Hjemrejsen fra Canada i somme-



ren/efteråret 1955 gik ikke helt som planlagt. Hovedparten kom med "S/S Stockholm" fra New York den 30. september og ankomst til København den 10. oktober. Andre kom med "Oslofjord" og "Stavangerfjord", mens de sidste, på grund af strejke i New York's havn, blev indlogeret på hotel i New York og herefter sendt af sted med diverse flyselskaber. Da der var stor efterspørgsel på pladser mod Europa lykkedes det i nogle tilfælde kun at få én eller to med ad gangen.

EK53-III blev hårdt ramt under opholdet i Canada med tre fatale havarier. JAR omkom den 4. juni 1954, hvor

han som passager i en Harvard under en prøveflyvning fra Penhold, kom i "High Speed Stall" og fløj i jorden. Den canadiske instruktør omkom ligeledes.

BEI gik på næsen med en Harvard på Moose Jaw den 8. oktober 1954. Her var der kun tale om materiel skade.

PER omkom den 3. februar 1955 under en flyvning med Silver Star fra Portage la Prairie, mens AHN blot 14 dage senere, nærmere den 16. februar omkom ligeledes under flyvning med Silver Star fra Portage la Prairie. ➔



Sprogskolen på London, Ontario, Canada april 1954. F.v. 1.række: AAS, ORI, AMS, LAU(FAL), EHA og SON. 2.række: NIL, VIG/MOL, PET, KAN, PER, KØR og DES. 3.række: KEN, AHN, THY, TER, BAV, JAR og ERN. Foto KEN

EK53-III

- 28-09-1953: Forskole Skrydstrup (66 deltagere)
- 06-01-1954: Flyveskolen Avnø (63 deltagere)
- 01-04-1954: Afrejse Canada fly (20 deltagere)
- 05-04-1954: Station London Sprogskole
- 01-05-1954: 20 fordelt på tre stationer
- 06-07-1954: Afrejse Canada skib (20 deltagere)
- 19-07-1954: Station London Sprogskole
- 20-08-1954: 20 fordelt på tre stationer
- 28-09-1954: 33 udnævnt til sergent
- 28-09-1955: 31 udnævnt til FL-IIR
- xx-xx-1955: Hjemrejse med fly/skib
- 30-09-1955: Hjemrejse "Stockholm" (16 delt.)
- 27-09-1958: Kontraktudløb



BEMÆRKNINGER OG TILFØJELSER FRA LÆSERNE . . .

Tak for artiklen om flyvevåbnet 1950 til 1954.

På billedet nederst side 6 er der en del uidentificerede personer. Enkelte af dem mener jeg at kunne genkende.

Øverste række fra højre nr. 7, 8 og 9 er Ebbe Jørgensen JØR, K. R. Pedersen ??? og T. O. Schmidt (senere Secher) BOM alle var navigatører, JØR er fra EK51 – I, mens de to andre er fra et tidligere hold. Nederste række nr. 3 er Per Hansen PAN.

Med venlig hilsen **Jens J. Kappel (KAP)**

Tak for tilsendte. Jeg synes, det blev rigtig flot.

Kan bekræfte at det rigtigt nok er OLA (F.C.O. Lange) på Gripsholm-billedet på side 7. Knælende mand på samme billede er SØS (E.S. Sørensen), som omkom i Mk-11 allerede i efteråret 53. De fløj for lavt og ramte ås i det vestjyske.

En ubetydelig trykfejl på side 8, hvor du benævner hold 52-I som 51-I.

Vi glæder os til at se næste nummer.

Bedste hilsen **Palle Bay (BAY)**

Billedet side 4 nederst t.v. – Som jeg husker det var det 35-40 grader den dag.

Vi holder en velfortjent pause, hvor vi på skift havde tjansen som "Wing Walker", d.v.s. 2 mand skulle gå ved hver vingespids og på den måde sikre, at piloten ikke ramte ind i noget under kørsel til/fra banen. Som bekendt var udsynet under kørsel på jorden mangelfuldt på Mustang (var det også på Spitfire). Derfor nødvendigt at zig-zagge fra højre til venstre under kørsel. **Erik Bolvinkel (BOL)**

Personel oversigt - 2. del

EK- som: Navn + pilotnavn + fatal havari:

EK53-III	P	Jensen, P. R. - (PER) - †03-02-1955 Silver Star
EK50-I	P	Jepsen, L. G. - (JEP) - †31-03-1952 Meteor 4
EK52-IV	P	Jeritslev, H. L. - (JER, HAL)
EK52-II	P	Jespersen, F. Illum - (JES)
EK53-I	P	Jespersen, L. Illum - (SPE)
EK52-III	P	Jessen, E. - (JES, ESE) - †19-04-1956 Meteor 11
EK54-IV	P	Jessen, F. T. - (JES, SEJ)
EK53-III	P	Jessen, T. H. - (TES) - †22-09-1957 F-84G
EK52-III	P	Johannesen, B. - (BES)
EK54-III	P	Johansen, F. L. - (LON)
EK51-III	P	Johansen, H. C. - (JOS) - †06-10-1953 F-84G
EK52-I	P	Johansen, J. C. - (JON)
EK54-IV	P	Johansen, P. - (PAN, JON)
EK53-I	P	Johansen, P. E. - (JON, PER) - †12-05-1955 F-84G
EK52-IV	P	Johansen, P. H. - (JOS)
EK54-II	P	Johnsen, S. J. H. - (JOS)
EK51-II	P	Josephsen, N. J. B. - (JOS)
EK50-II	P	Juncker, T. H. - (JUC)
EK53-III	P	Junge, J. - (JUN)
EK52-I	P	Just, A. - (JUS)
EK53-II	P	Juul-Jensen, J. P. - (PEN) - †18-11-1957 Meteor 11
EK51-II	N	Jæger, P. P. - (JÆP)
EK53-III	P	Jørgensen, C. - (SØR)
EK51-I	N	Jørgensen, E. F. - (JØR)
EK52-II	P	Jørgensen, H. H. - (HØG)
EK52-III	P	Jørgensen, I. E. - (JØR)
EK52-II	P	Jørgensen, I. U. - (ØRI) - †23-03-1956 F-84G
EK50-II	P	Jørgensen, J. M. B. - (BAL)
EK51-I	P	Jørgensen, J. A. F. - (JAF)
EK1951	N	Jørgensen, K. W. - (xxx)
EK53-III	P	Jørgensen, K. T. - (KØR)
EK51-III	P	Jørgensen, K. V. - (JØR) - *
EK54-IV	P	Jørgensen, K. A. - (KAJ)
EK51-II	P	Jørgensen, M. F. - (JØR)
EK53-II	P	Jørgensen, O. K. - (KOR) - †18-09-1958 RF-84F
EK53-II	N	Jørgensen, P. - (JØR, PØR)
EK50-II	P	Jørgensen, P. - (PRE)
EK50-II	P	Jørgensen, P. D. - (DUR)
EK54-I	P	Jørgensen, S. E. - (SEJ)
EK54-IV	P	Jørgensen, S. O. - (SOL) - *
EK53-II	P	Jørgensen, V. S. - (SØN)
EK52-II	P	Jørgensen, W. H. M. - (JØG)

EK53-III	P	Jørring, O. U. - (ORI) - *
EK54-IV	P	Kap, K. - (SUR)
EK51-I	N	Kappel, J. J. - (KAP)
EK52-I	P	King Eriksen, E. - (JAC)
EK54-III	P	Kjeldsen, E. - (ERI)
EK53-I	N	Kjeldsen, H. O. A. - (KEL, HOK)
EK51-III	P	Kjeldsen, T. - (KEL)
EK53-II	P	Kjøller, L. S. - (LØS)
EK53-II	P	Kjøng, S. M. - (SIM) - *
EK50-II	P	Knudsen, B. J. - (BUE)
EK53-III	P	Knudsen, D. E. - (DES) - *
EK54-III	P	Knudsen, K. - (DUN)
EK52-I	P	Koch, F. C. - (KOK) - †21-06-1954 F-84G
EK50-I	P	Koefoed, O. P. - (KOF)
EK52-II	P	Koggersbøl, A. - (KOG)
EK54-III	P	Konradsen, M. G. O. - (KON)
EK50-II	P	Koudal, M. H. - (KOU) - †21-07-1953 F-84G
EK54-I	P	Krag, P. - (KAG)
EK53-I	P	Kristensen, E. M. - (SIR)
EK52-II	P	Kristensen, H. - (NIT) - †20-12-1954 Meteor 7
EK53-II	P	Kristensen, J. H. - (RIS)
EK54-III	P	Kristensen, K. N. - (RIS, NØR)
EK53-I	N	Kristensen, S. O. - (RIS) - *
EK52-III	P	Kristiansen, H. M. - (STI)
EK51-II	P	Kristiansen, I. A. - (JAK) - †14-11-1953 F-84G
EK51-I	P	Kristiansen, T. V. - (STI)
EK54-III	P	Krogh, E. - (KOR)
EK54-IV	P	Krogh, I. K. N. - (KIN) - *
EK53-III	P	Kroll, J. - (KRO) - †20-10-1959 Meteor 7
EK50-I	P	Kaa, H. J. - (KAA)
EK53-II	P	Ladegaard-Pedersen, H. O. - (LAD)
EK54-III	N	Landbo, K. Aa. - (LAK) - *
EK54-IV	P	Lang, W. - (WIL)
EK51-I	P	Lange, F. C. O. - (OLA)
EK54-I	P	Lange, W. - (xxx)
EK51-III	P	Langfeldt, E. - (FEL)
EK51-III	P	Larsen, B. V. - (BAV)
EK53-I	P	Larsen, B. - (LAR)
EK51-III	N	Larsen, E. H. - (EHA, ELA)
EK52-I	P	Larsen, F. K. - (FAN)
EK51-II	P	Larsen, G. B. - (LAR)
EK52-IV	P	Larsen, H. C. A. - (HAR) - *
EK51-III	P	Larsen, H. E. - (HES)
EK54-IV	P	Larsen, J. B. - (BAJ, JAS)
EK52-I	P	Larsen, J. - (LAR)
EK54-III	P	Larsen, J. B. - (LAR, JAS)



EK52-IV P Larsen, J. E. K. - (JAK, JEK)
EK54-III P Larsen, K. P. M. - (xxx) - *)
EK54-II P Larsen, K. - (KAR)
EK53-III N Larsen, M. R. - (LAR)
EK53-II N Larsen, O. R. - (ROL)
EK52-III P Larsen, P. B. - (PAS)
EK53-III P Larsen, P. T. R. - (TER) - *)
EK53-I N Lassen, E. H. - (EHA) - *)
EK53-III P Lassen, H. C. - (LAS, HAS) - (†)02-08-1958
EK52-I P Lauritsen, B. M. - (LAU)
EK51-I P Laursen, H. - (LAU)
EK52-I P Laursen, L. P. H. - (PAU, LUR)
EK51-III P Laursen, P. F. - (LAU) - †28-08-1955 Proctor
EK51-I P Laursen, Aa. V. - (VAL)
EK54-III P Lavendt, I. H. - (LAV) - *)
EK54-II P Lebro, M. - (MAL)
EK51-II P Ledertoug, B. W. - (TOU)
EK52-II P Lestern, K. - (KES)
EK52-IV P Leth, E. - (LET)
EK54-II P Letho, M. J. - (LET) - (†)19-09-1958
EK51-III P Lichtenberg, F. de - (DEL)
EK52-II P Lindebod, M. - (BOD)
EK54-III P Lindegaard-Kjeldsen, E. - (IRI, KEL)
EK52-II N Lindqvist, H. K. - (LIN)
EK53-III N Lissner, B. P. - (LES)
EK52-I N Ljørring, H. B. - (LJØ)
EK52-III P Lomholt, J. C. - (OLE)
EK52-III P Ludvig, M. - (VIG)
EK54-III P Ludvigsen, J. K. - (VIG, LUN)
EK53-III P Ludvigsen, O. M. - (VIG, MOL)
EK52-III N Lund, E. - (ELU)
EK54-IV P Lund, J. - (LUN)
EK50-I P Lund, M. - (LUN)
EK54-I P Lundberg, M. C. - (GER)
EK54-III P Lykow, B.-O. - (OLE, BON)
EK52-III P Lyngsdal-Sørensen, G. - (REN, GER)
EK51-II P Lynov, J. H. - (LYN)
EK54-III P Lærkesen, H. - (LÆK)
EK54-III P Løvstrøm, F. K. - (xxx) - *)
EK52-I N Madsen, A. A. J. - (MAS) - †04-11-1959 DC-4
EK53-II P Madsen, E. S. - (DAM, MAS)
EK51-II P Madsen, F. - (MAS) - †12-01-1956 Harvard
EK53-II P Madsen, J. Amdi - (JAN, MAN)
EK53-I N Madsen, J. A. - (ASE) - *)
EK52-II N Madsen, J. - (MAO)
EK52-IV P Madsen, W. P. B. - (MAP) - †04-08-1961 Canada
EK51-III P Madsen, Aa. E. - (MAS) - †27-05-1956 F-84G
EK50-II P Majnlund, J. - (MAJ)
EK52-I P Margaard, B. O. - (BOL, BOC)
EK51-III P Mark, B. - (AND)
EK51-I P Markussen, F. - (MAR) - *)
EK52-III P Marup, W. - (MAR)
EK52-I N Mathiesen, B. - (BAS) - †03-11-1953 Meteor 11
EK52-III P Mathiesen, P. B. - (MAT) - *)
EK54-II P Mikkelsen, S. B. - (MIK) - *)
EK52-IV N Moesgaard, Elmar - (MOS, EMO)
EK52-II N Mogensen, K. L. - (MOG) - *)
EK53-III N Mohr, B. - (MOR)
EK51-III P Monberg, H. A. D. - (MON)
EK52-III P Mortensen, K. N. P. - (PER, ORT, NIS)
EK52-II P Mottlau, J. - (MOT)
EK52-I P Mouritsen, O. J. - (MOU) - †16-03-1954 T-33A
EK54-I N Munk, N. J. L. - (MUK)
EK54-III P Myltoft, D. B. - (MYL) - †03-12-1962 Chipmunk
EK52-II N Mähl, H. H. - (MÄL)
EK51-II P Mähl, J. - (MAL)

EK52-III P Mølgaard, A. - (MØL)
EK52-I P Møller, J. - (MØL)
EK54-IV P Møllgaard, F. - (MØL)
EK52-III P Mørup, C. - (MØR) - †18-11-1954 F-84G
EK53-II P Nielsen, A. C. - (NIS)
EK51-III P Nielsen, A. - (NIN) - †14-04-1954 F-84G
EK51-II P Nielsen, B. - (NIL) - †22-09-1953 F-84G
EK53-III P Nielsen, B. - (NIL)
EK52-II N Nielsen, B. A. - (BAN) - †19-04-1956 Meteor 11
EK50-II P Nielsen, B. E. - (ELI) - †14-11-1953 F-84G
EK50-II P Nielsen, B. P. - (ENI)
EK51-I P Nielsen, E. - (ENI)
EK54-IV P Nielsen, F. D. - (DIN) - *)
EK54-IV P Nielsen, F. O. - (FON)
EK53-I P Nielsen, F. G. T. - (FRA)
EK54-IV P Nielsen, H. B. - (BIL)
EK52-I P Nielsen, H. E. - (HES)
EK51-II P Nielsen, H. J. - (HIL)
EK52-I P Nielsen, H. L. - (NIL)
EK52-IV P Nielsen, I. P. - (NIL)
EK52-I P Nielsen, J. J. S. - (JES, ELI)
EK52-I N Nielsen, J. H. - (JES)
EK53-II P Nielsen, J. - (JIL)
EK51-III P Nielsen, K. A. - (NIL)
EK51-III P Nielsen, K. P. - (NIL, NIS)
EK52-IV P Nielsen, K. B. - (SEN, KEN)
EK53-III P Nielsen, L. - (LEN)
EK54-III P Nielsen, L. - (LIN)
EK53-II P Nielsen, M. - (SIM)
EK52-III P Nielsen, O. Bjerre - (OBI)
EK50-I P Nielsen, S. O. - (NIUL, SON, "S.O.")
EK52-II N Nielsen, U. K. - (UKI)
EK51-III P Nielsen, W. E. - (WEN)
EK52-III P Nielsen, W. C. - (NIS) - *)
EK51-III P Nordentoft, L. M. - (NOR) - *)
EK50-II P Nordentoft, O. - (OLA)
EK50-II P Nordland, O. S. - (NOR)
EK52-I P Nyborg, O. G. - (BOR)
EK50-I P Nygaard, H. H. - (NYG)
EK51-I P Næblerød, J. - (MAS)
EK52-IV P Nødskov, J. - (NØD)
EK52-II P Olesen, B. B. - (BOL) - *)
EK51-III P Olesen, O. Lomholt - (OLE)
EK50-II P Olesen, O. H. - (HOK) - *)
EK52-I N Olsen, J. - (xxx) - *)
EK52-I P Olsen, K. K. - (xxx) - *)
EK53-III P Olsen, L. Brinckmeyer - (OLE, LOL)
EK53-I N Olsen, O. N. - (OLE)
EK50-II P Olsen, P. S. L. - (STE)
EK52-I N Orfelt, J. - (ORT)
EK54-I P Ovesen, A. H. - (OVE)
EK51-III P Pedersen, B. G. - (PEB)
EK51-III P Pedersen, B. - (PER, RED)
EK50-II P Pedersen, B. Ellekjær - (BØR)
EK51-III P Pedersen, F. - (PER)
EK54-IV P Pedersen, F. - (FED, FET)
EK53-I P Pedersen, H. M. - (PED)

Note: *) = elimineret.

... fortsættes i næste nummer.

Kildemateriale:

Interview med de 5 flyvehold
Personlige logbøger
USAF Class books
Billedgalleri Flyveskolen
Flyvevåbnets Historiske Samling