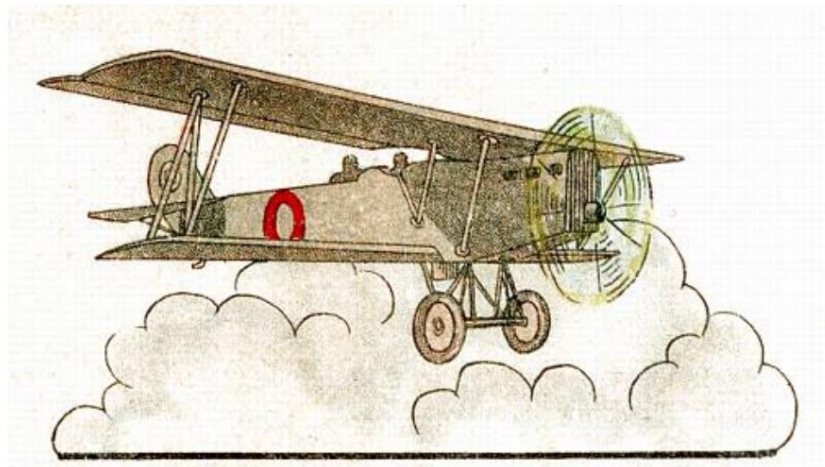


Album de coupures - Flying Corps

Introduction



Dans les articles - Scrapbook: Danish Aircraft, circa 1935, Part 1 et Part 2 ainsi que Hærens Flyverkorps -Ballonparken j'ai fait référence à trois dessins de deux avions danois et d'un ballon d'observation.

Il s'avère maintenant que j'ai eu la chance d'emprunter la feuille de coupures originale, que les trois coupures proviennent d'une feuille qui s'intitulait Flyverkorpset.

Le corps volant était jusqu'au 1er novembre 1932 le nom de l'unité qui deviendra plus tard l'armée de l'air norvégienne. Malgré le titre, un dessin montre un avion de la Navy's Air Force (hydravion HE 8 (HM II)).

Dans la présentation qui suit, ceux des motifs de la feuille, qui n'ont pas été abordés dans les articles précédents, sont évoqués.

Ballon Dannebrog

Parmi les différents types de ballons que le Ballonparken avait à sa disposition, il y avait le ballon ballon Dannebrog. Il fut utilisé (en 1934) par les pilotes de montgolfières du Parc des Ballons pour - les soirs libres - entretenir leur formation et former de nouveaux pilotes de ballons.

À partir de 1912, lorsque l'armée a introduit son premier ballon d'observation, et jusqu'en 1922, les ballons d'observation étaient subordonnés au Fortress Artillery Regiment. Lorsque le régiment a été dissous en 1922, les ballons ont été transférés à l'inspecteur général de l'artillerie. En 1932, le Balloon Park a été créé en tant que département indépendant, sous l'autorité de l'inspecteur général de l'armée de l'air.

Le dessin montre le ballon équipé d'un drapeau Dannebrog comme insigne. Ce marquage de nationalité a en fait été aboli par l'annonce pour l'armée (KfH) B.9/1917, d'où il ressort que les drapeaux divisés précédemment utilisés sont remplacés par des marques de nationalité de la même forme que celle stipulée dans KfHB8/1917, point 7, pour l'avion de l'armée.

Les marques sur les ballons devaient être deux fois plus grandes que les marques sur les avions - avec un diamètre de l'anneau extérieur de 2,40 m. Les ballons dragons devaient porter quatre marques, de sorte que la nationalité puisse également être déterminée d'en haut et d'en bas. comme des deux côtés. Les ballons ne devaient porter que deux de ces marques.

Pilote en parachute

Dans le rapport sur l'armée de l'air militaire, préparé dans le cadre du plan de défense de 1922, l'utilisation et le besoin de parachutes dans l'Air Corps sont mentionnés :

"Depuis que les parachutes pour avions pendant la guerre mondiale ont atteint une grande perfection et ont dans de nombreux cas sauvé des vies humaines, étant d'une importance particulière pour les aviateurs expérimentés en cas d'incendie de la machine ou, par exemple, lorsqu'une aile se casse ou que des fils de commande se cassent, le comité estime qu'il serait très utile pour l'armée de l'air d'en acquérir, par exemple, 5 exemplaires pour ses pilotes expérimentés, si possible auprès d'AHG Fokker, Rokin 84, Amsterdam. Le prix est supposé être de 220 reigsmarks par pièce. Ils ne dérangent pas du tout l'aviateur, assis dessus comme un oreiller.

Pour les pilotes moins expérimentés, qui dans des cas comme ceux évoqués, par nervosité, sautent facilement trop tôt ou trop tard, auquel cas le parachute n'a pas le temps de se déployer, les parachutes, en revanche, ne sont guère d'aucune utilité utiliser."

Que le dessin représente ainsi un pilote expérimenté qui a abandonné son avion après mûre réflexion, ou un pilote moins expérimenté et nerveux qui a abandonné son appareil prématurément, reste à savoir...

Au milieu des années 1930, les aviateurs étaient équipés d'un casque d'aviateur et d'une paire de lunettes d'aviateur, d'une combinaison d'aviateur lourde ou légère, d'une écharpe, de gants doublés et d'une paire de bottes en fourrure. Il y avait aussi un gilet de sauvetage et un parachute.

Machine Fokker CI ou O (IO)

L'avion représente soit un Fokker CI, soit une machine O (IO), qui était un développement ultérieur danois de la machine Fokker.

Deux machines Fokker ont été livrées respectivement le 30 septembre et le 13 octobre 1923, et trois d'un type légèrement plus ancien ont été construites par les ateliers de l'armée de l'air en 1925. Elles étaient à l'origine numérotées de 2 à 6 (1 n'était pas utilisée), mais en 1926 ont été renumérotées O-51 - O-55. Le dernier CI a été mis hors service en 1933.



Éleveur C 1.

De la collection historique de l'armée de l'air.



O machine (II O).

De la collection historique de l'armée de l'air.

La machine O est mentionnée dans la feuille découpée : Danske Fly, vers 1935, partie 1. Cependant, la photo montre la machine dans la version monoplace II O, tandis que le dessin sur la feuille découpée montre clairement les deux pilotes et observateur.

Sur le dessin, un marquage de nationalité est visible sur le gouvernail de queue (safran latéral). Ce marquage était valable pour l'Air Corps jusqu'en 1928, après quoi les avions de l'armée jusqu'en 1939 ne portaient que des cocardes sur la face supérieure du profil aérodynamique supérieur, sur la face inférieure du profil aérodynamique inférieur et sur les côtés du corps, près du milieu.


Plier

Je ne sais pas si le dessin de la bouée est une imagination libre ou a une source dans la réalité. Sur la base de la précision relativement grande dont l'artiste a fait preuve dans les autres motifs, je suis le plus enclin à assumer ce dernier.

La fonction de la bouée peut très bien avoir été un point de visée ou une démarcation en rapport avec l'atterrissage des hydravions. Une autre option pourrait être d'agir comme un sac à vent.

La machine R

Dans Scrapbook: Danske Fly, circa 1935, Part 1, j'ai plusieurs sources possibles pour le dessin de la grande machine de reconnaissance de la feuille. Depuis, je me suis familiarisé avec le site Web de l'Association danoise d'histoire de l'aviation.

Entre autres choses, un certain nombre d'images de machines R avec , d'où il ressort qu'ils étaient effectivement équipés deux tuyaux d'échappement, sous le moteur/carrosserie, sont présentées ici. Dans le dessin elles sont plutôt exagérées par rapport aux photographies, mais je les considérerais tout de même comme des "preuves" que le dessin représente une machine R **1**).



Fokker CVM/33 (II R).
De l'Association danoise d'histoire de l'aviation.

Fermeture

Merci à Hans Snitker pour le prêt de la feuille de coupe originale.

Adolph Holst: Danske Billeder. Flyverkorpset.  Serie 10. № 104.

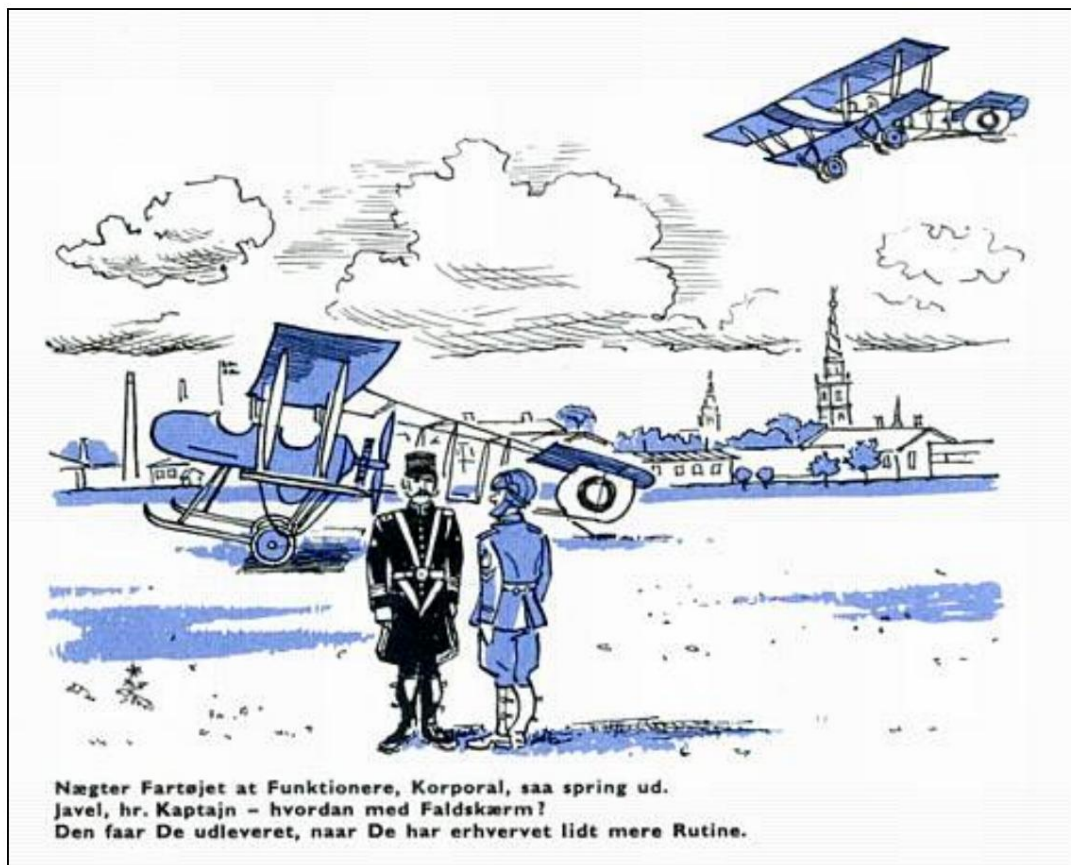
Sources

1. C'est rouge, c'est blanc - Marquage de nationalité des avions militaires danois à travers les âges de LAT
Ege, Fly Nyt, Flyverstabem, juin 1989.
2. The Balloon Park par le capitaine TA Poulsen, dans l'armée danoise, volumes I et II sous la direction du capitaine Hector Boeck, capitaine SE Johnstad-Møller et capitaine lieutenant CV Hjalff, Société pour la publication d'écrits culturels, Copenhague 1934-1935.
3. Livre de base pour l'armée de l'air privée, Le chef de l'armée de l'air, Vedbæk 1972.
4. Uniformes danois 1900-1990 - L'armée et l'armée de l'air par Bjørn A. Nielsen, Tøjhusmuseet, Copenhague 1992, ISBN 87-89022-26-2.
5. Avions militaires danois à travers 50 ans - 1912-1962 par Hans Kofoed, Flyv's Forlag, Copenhague 1962.

Par Finsted

Noter

1) Le site web montre également que les commandants des deux escadrons (3e et 5e Escadron) qui étaient équipés de machines R préféraient que les machines des escadrons soient équipées ou non de "townend rings". Ils expérimentent ces boucliers protecteurs au milieu de 1930, mais le capitaine EKS Lærum, commandant du 3. Squadron n'en est pas enthousiaste, alors que le commandant du 5. Squadron, le capitaine CC Larsen, a vu les choses différemment. Jusqu'en 1939, date à laquelle les écrans devinrent obligatoires, c'était donc un moyen d'identifier les avions de l'un et de l'autre escadron.



Une situation de Kløvermarken. Dessiné par Ove Thessen.
De Source 3.