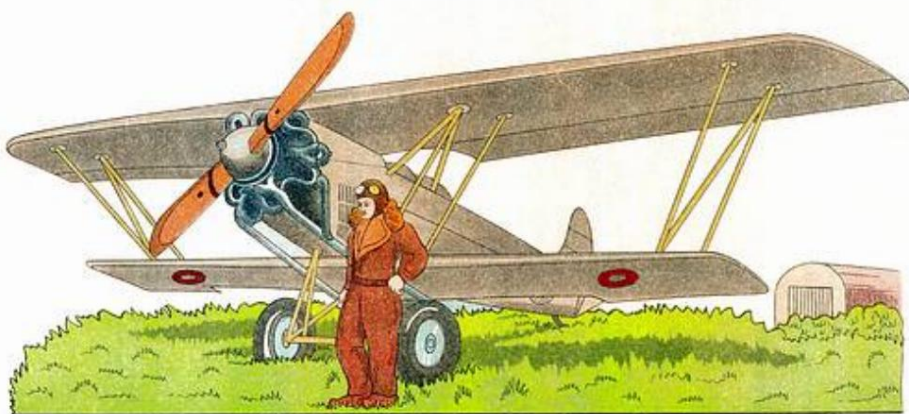


Sammelalbum - Dänische Flugzeuge, um 1935, Teil I

Einführung

Ich hatte das Glück, ein paar Motive dänischer Flugzeuge auszuleihen, die anscheinend aus zwei verschiedenen Sammelalben aus den 1930er Jahren stammen. Sie können somit der Sammlung von Bastelbögen mit Motiven der dänischen Armee und Marine hinzugefügt werden.

Aufklärungsflugzeug der Army Air Forces

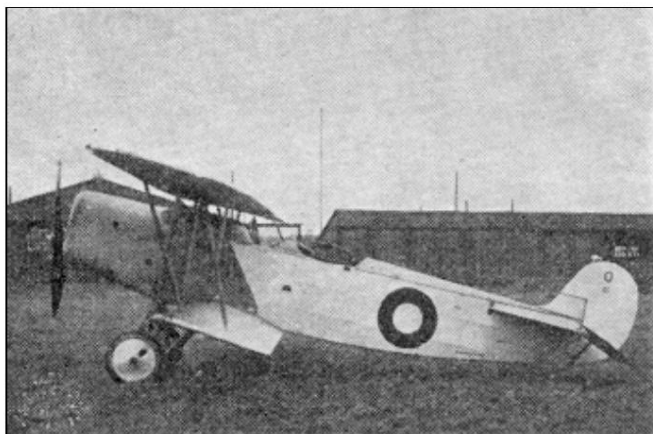


Ich kann nicht sofort feststellen, welcher Flugzeugtyp die Inspiration für den Künstler war. Vor allem scheint es sich um eine Mischung aus verschiedenen Typen zu handeln - und schließlich soll die Zeichnung auch einfach ein dänisches Flugzeug darstellen sollen.

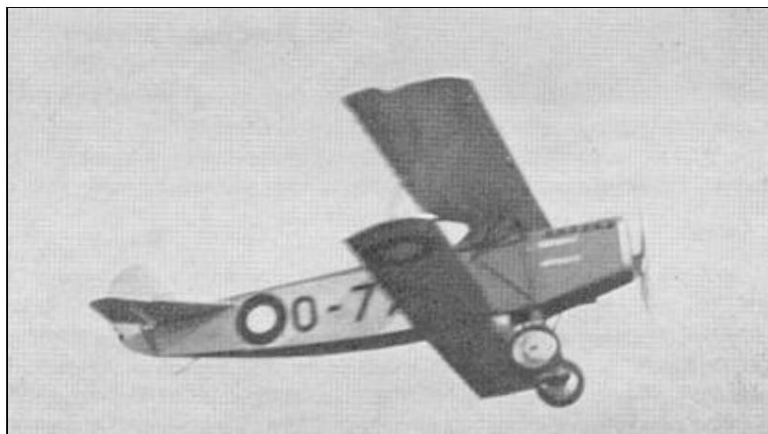
Vor allem sieht die Zeichnung wie eine Aufklärungsmaschine aus, aber die Identifizierung wird durch die Tatsache erschwert, dass viele dänische Flugzeuge während ihrer Lebensdauer modernisiert wurden - neue Motoren, Fahrwerk und Flügel. So ist es möglich, dass genau das Bild gefunden werden kann, das bestimmen kann, um welchen Typ es sich handelt. Hat jemand ein Angebot?

Die Luftwaffe des Heeres verfügte damals über Aufklärungsflugzeuge der Typen O und R.

Die O-Maschinen



O Maschine (IO).
Von Quelle 1.



O-Maschine (II O).
Von Quelle 1.

Die O-Maschine oder *O-Pot*, wie sie von Fliegern und Beobachtern genannt wurde, war ein Schulflugzeug.

Die O-Maschine war ein dänisches Design über der *Fokker C*. Typ *IO* war ein Zweisitzer, während *II O* ein Einsitzer war. 14 wurden gebaut, vom Typ *IO* (1926-1929) und 8 Stk. *II O* (1932-1933). Die Flugzeuge trugen die Nummern O-56 - O-70 bzw. O-71 - O 77. Das Flugzeug hatte eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h.

Die O-Maschinen waren normalerweise unbewaffnet, aber die *OI* konnten mit 8-mm-Maschinengewehren (1 fest und 2 beweglich) ausgestattet werden. Das 3. Geschwader der Luftwaffe verwendete *OI* bis 1934, danach wurden die Maschinen an die Flugschule übergeben.



4 OI unter Verschrottung am Flughafen Værløse. Von Quelle 3

Am 8. April 1940 hatte die Flugschule in Værløse Flyveplads 5 Einheiten. IO und 4 Stck. II O.

Schon vor der Besetzung war beschlossen worden, die O-Maschinen zu verschrotten, aber die Ausführung wurde beschleunigt.

Im Zusammenhang mit dem deutschen Militärflugverbot und der daraus resultierenden Lagerung aller dänischen Flugzeuge gab es keine Lagerkapazität für die O-Maschinen.

Im Mai 1940 erteilt das Kriegsministerium deshalb den Fliegertruppen des Heeres die Genehmigung, die Maschinen zu entsorgen.

9 Stk. OI und 4 Stck. O II sowie ein zerstörter Flugzeug (vom Angriff?) werden dann verschrottet.

Die R-Maschinen

Die R-Maschinen waren vom Typ *Fokker CVM/26 (IR)* und *CVM/33 (II R und III R)*, die in Dänemark in Lizenz hergestellt wurden.

Fokker CVM/26 (IR)



R-Maschine (IR). Von Quelle 1.

Das Bild zeigt die Maschine im Zustand der 1930er Jahre.

Hier wurde der Originalmotor (400 PS Lorraine-Dietrich 12 Db) durch einen 440 PS starken Bristol Jupiter VII Sternmotor ersetzt.

1926 wurden 5 Einheiten gekauft. In R, das heißt R-1 - R-5. In den Jahren 1927-1931 wurden weitere 13 Einheiten gebaut. (R-6 - R-18). Flugzeuge mit dem Lorraine-Dietrich-Motor erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h; für Flugzeuge mit Bristol Jupiter Triebwerk die 215 km/h..

Bewaffnet waren sie mit 8-mm-Maschinengewehren (1 feststehendes und 2 bewegliches - ab Mitte der 1930er Jahre jedoch nur noch 1 bewegliches, das nun statt eines Trommelmagazins einen Riemenvorschub hatte).

Die Bombenlast betrug 150 kg für Flugzeuge mit Lorraine-Dietrich-Triebwerk und 300 kg für Flugzeuge mit Bristol-Jupiter-Triebwerk.

1926 unternahmen R-1 und R-2 einen – damals viel diskutierten – Flug nach Tokio. Kapitän AP Botved und sein Mechaniker (Offizier Chr. Olsen) in R-1 haben es bis zum Ende geschafft – und zurück nach Hause. Oberleutnant H. Herschend und sein Mechaniker (Offizier V. Petersen) musste nach einem schweren Landeunfall in Rangoon nach Kopenhagen zurückkehren, nachdem ihre Maschine in Bangkok repariert worden war.

Die Flugzeuge verließen 1939 die 1. Linie und sollten 1940 die Rolle der O-Maschinen als Schulflugzeuge an der Fliegerschule übernehmen.

Am 9. April 1940 waren es 10 der Rücken. R-4, R-5 und R-16 wurden während des Angriffs auf den Flugplatz Værløse zerstört. Die restlichen Flugzeuge wurden dann eingelagert und vermutlich nach dem 29. August 1943 von den Deutschen übernommen.

Fokker CVM/33 (IIR und IIIR)

Die norwegische Luftwaffe erwarb 24 Maschinen des Typs *Fokker CVM/33* - 12 Stk. in der Edition *II R* (R-21 - R-32) und 12 Stk. in Ausgabe *III R* (R-41 - R-52). Trotz der Tatsache, dass der Unterschied zwischen den beiden Typen minimal war, wurden sie ausgewählt, um als zwei verschiedene Typen gekennzeichnet zu werden. Die Höchstgeschwindigkeit betrug bei beiden Typen 260 km/h.

Ein Muster wurde 1933 erworben und die erste Serie wurde 1934 an die 3. Staffel geliefert. Die letzten 12 wurden 1935 an die 5. Staffel geliefert.



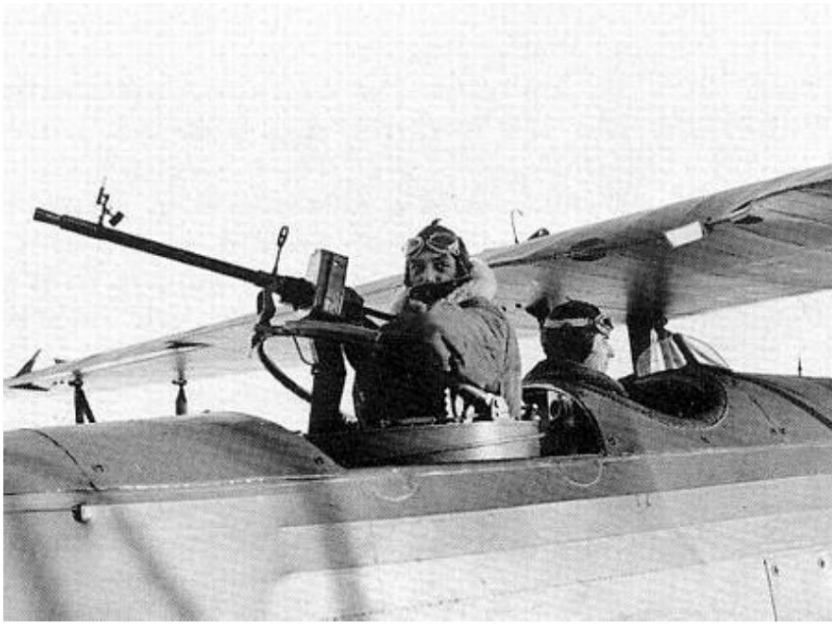
R-Maschine (II R). Von Quelle 2.

Das Flugzeug war mit 8-mm-Maschinengewehren (1 fest und 1 (ursprünglich 2) beweglich) bewaffnet. Dies könnte eine Bombenlast von 300 kg ergeben.

Am 8. April 1940 waren alle *II R*- und *III R*-Maschinen intakt. 1) —

Während des Angriffs auf den Flugplatz Værløse wurde R-49 abgeschossen, während R-22, R-30 und R-32 am Boden zerstört wurden.

Die anderen Maschinen wurden anschließend eingelagert und nach dem 29. August 1943 zumindest teilweise von den Deutschen genutzt.



R-Maschine - Das Bild zeigt den Gefallenen.

Das Bild ist nicht vom 9. April 1940.

Von Quelle 2

Die Besatzung von R-49 – Leutnant V. Godtfredsen (Pilot) und Leutnant GF Brodersen (Beobachter) – kam beim Abschuss ums Leben.

Der spätere Oberst Vagn Holm, der 1940 Oberleutnant der Army Air Force war, berichtet in seinem Tagebuch über das Schicksal der R-49:

"... Das Gerücht verbreitet sich sehr beängstigend, dass deutsche Truppen in Korsør und Nyborg sowie in Kopenhagen gelandet sind, wo das Kastellet besetzt werden sollte. Ich sagte der Person, die mir das Gerücht überbrachte, dass ich es nicht glaube, da sie keine deutschen Flieger über Værløse gesehen hatten.

Eine unserer Maschinen, R-49, wurde beauftragt, für alle Fälle die Wettererkundung der Straße von Kopenhagen nach Værløse durchzuführen. Es begann mit Leutnant Godtfredsen als Fahrer und Leutnant Brodersen als Beobachter.

Ich war der letzte, der vor dem Start mit Brodersen gesprochen hat, er hat zu mir gesagt: "Jetzt sind sie total verrückt geworden, jetzt müssen wir raus und Wettererkundung machen."

Es wehte ein frischer Nordwind, also musste die Maschine nach Norden starten, der Fahrer gab Gas, und wir alle schauten der Startmaschine zu. Plötzlich erhebt sich Leutnant Brodersen auf dem Rücksitz und zeigt nach Süden, wo ein Schwarm deutscher Maschinen (Messerschmitt 110) über den Platz herabstürzte, während die 20-mm-Geschütze ihr tödliches Blei auf unsere Kameraden spuckten. R-49 stürzte brennend aus ca. 50 m Höhe, und die beiden Leutnants wurden auf der Stelle getötet.

Leutnant Godtfredsen lag verkohlt und fast zu Nichts zusammengeschrumpft in seiner Maschine. Leutnant Brodersen lag in einiger Entfernung von der stark verbrannten Maschine mit eingesetztem Fallschirm, also hat er nach dem Beschuss etwas unternommen und ist nicht gestorben, ohne den Grund zu kennen ... "

Schießen

Danke an Gert Strande Sørensen für die Leihgabe des Originalausschnitts.

Quellen

1. *Danish Military Aircraft through 50 years - 1912-1962* von Hans Kofoed, Flyv's Forlag, Kopenhagen 1962.
2. *The Danish Air Force* von Hans A. Schrøder, Tøjhusmuseet, Kopenhagen 1992, ISBN 87-89022-24-6.
3. *Der Angriff auf den Flugplatz Værløse am 9. April 1940* von Hans A. Schrøder, 2. Auflage mit Ergänzungen, Air Force Bibliothek 2002, ISBN 87-988691-2-4.



R-Maschine (IR). Von Quelle 1.

Das Bild zeigt die Maschine im Originalzustand mit Lorraine-Dietrich-Motor.

Notieren

1) 17 von II R und III R wurden an die Staffeln verteilt; die restlichen 7 müssen in Reserve oder in der Werkstatt gewesen sein.

Am 8. April 1940 waren die folgenden Flugzeuge auf dem Flugplatz Værløse bereit:

1. Geschwader (Sealand Aviation Division)

9 Gloster-Handschuh (II J)

3 Bristol-Bulldogge (I J)

2. Geschwader (jüdische Luftfahrtdivision)

7 Fokker D.XXI (IIIJ)

3 Fokker CVM/26 (IR)

Geschwader (Sealand Flying Branch)

8 Fokker CVM/33 (IIR)

3 Fokker CVM/26 (IR)

5. Geschwader (jüdische Luftfahrtabteilung)

9 Fokker CVM/33 (IIR)

2 Fokker CVM/26 (IR)

1 DH-Libelle (II S)

1 Cierva C.30 (IM) (Mühlplan)

Flugschule 3.

7 DH Tigermotte (I S)

5 O-Maschinen (I O)

4 O Maschinen (II O)

Die fliegenden Truppen der Armee bestanden aus zwei fliegenden Divisionen - Seeland und Jütland. Beide befanden sich jedoch in Friedenszeiten in Værløse. Dazu gehörten auch die Flugschule und der Technische Dienst der Luftwaffe, die sich ebenfalls in Værløse befanden.

Schließlich hatten die Flying Troops die Kontrolle über die Flying Troops Workshops auf Kløvermarken, wo unter anderem führte umfangreiche Überholungen durch und baute Flugzeuge für die Flying Troops und den Balloon Park in Lizenz.

Die Seeländische Luftfahrtdivision bestand aus dem 1. und 3. Geschwader, während die Jütland Aviation Division aus dem 2. und 5. Geschwader bestand. 4. Das Geschwader, das zur Zeeland Aviation Division gehörte, existierte nur auf dem Papier. Darüber hinaus war der Balloon Park Teil der Flying Troops der Armee.

Durch das Army Act von 1932 wurde das Air Corps per 1. November 1932 an die fliegenden Truppen der Armee, und es wurde eine Waffenart, die den anderen Waffenarten der Armee gleichgestellt war.