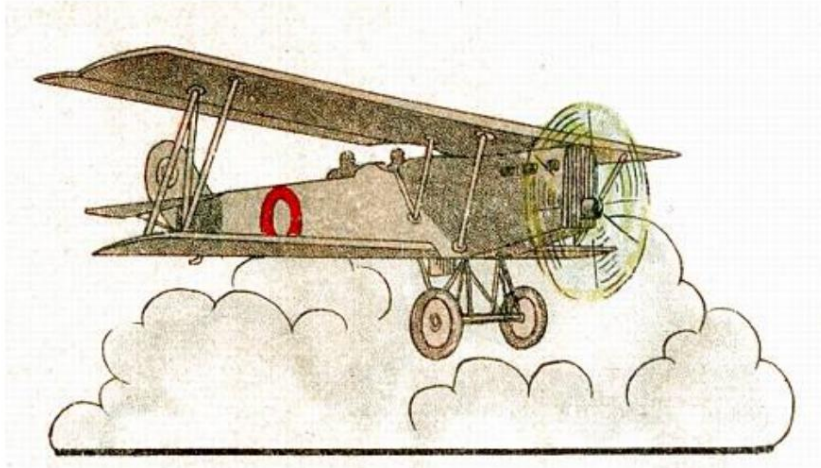


Sammelalbum - Fliegendes Korps

Einführung



In den Artikeln - Scrapbook: Danish Aircraft, circa 1935, Part 1 und Part 2 sowie Hærens Flyverkorps -Ballonparken bezog ich mich auf drei Zeichnungen von zwei dänischen Flugzeugen und einem Beobachtungsballon.

Es stellt sich jetzt heraus, dass ich das Glück hatte, den Original-Schnittbogen auszuleihen, dass die drei Ausschnitte von einem Blatt mit dem Titel *Flyverkorpsset stammen*.

Das fliegende Korps war bis zum 1. November 1932 der Name der Einheit, die später zur norwegischen Luftwaffe wurde. Trotz des Titels zeigt eine Zeichnung ein Flugzeug der Luftwaffe der Marine (Wasserflugzeug *HE 8 (HM II)*).

In der folgenden Darstellung werden diejenigen Motive des Blattes erwähnt, die in den vorangegangenen Artikeln nicht angesprochen wurden.

Dannebrog- Ballon

Zu den verschiedenen Ballontypen, die der Ballonparken zur Verfügung hatte, gehörte auch der Kugelballon *Dannebrog*. Es wurde (1934) von den Ballonfahrern des Ballonparks genutzt, um an freien Abenden ihr Training aufrechtzuerhalten und neue Ballonfahrer auszubilden.

Von 1912, als das Heer seinen ersten Beobachtungsballon einführte, bis 1922 waren die Beobachtungsballons dem Festungsartillerie-Regiment unterstellt. Als das Regiment 1922 aufgelöst wurde, wurden die Ballons dem Generalinspektor der Artillerie übergeben. 1932 wurde der Balloon Park als unabhängige Abteilung unter dem Generalinspektor der Army's Air Force eingerichtet.

Die Zeichnung zeigt den Ballon, der als Abzeichen mit einer Dannebrog-Flagge ausgestattet ist. Diese Staatszugehörigkeitskennzeichnung wurde tatsächlich abgeschafft durch Bekanntmachung für das Heer (KfH) B.9/1917, aus der hervorgeht, dass die bisher verwendeten geteilten Flaggen durch Staatszugehörigkeitskennzeichen der gleichen Form ersetzt wurden, wie es in KfHB8/1917, Punkt 7, z das Flugzeug der Armee.

Die Markierungen auf den Ballons mussten doppelt so groß sein wie die Markierungen auf den Flugzeugen – bei einem Durchmesser des äußeren Rings von 2,40 m. Drachenballons mussten vier Markierungen tragen, damit die Nationalität auch von oben und unten bestimmt werden konnte wie von beiden Seiten. Ballons sollten nur zwei solcher Markierungen tragen.

Pilot im Fallschirm

Im Bericht über die Militärluftwaffe, der im Zusammenhang mit dem Verteidigungsplan von 1922 erstellt wurde, wird die Verwendung und Notwendigkeit von Fallschirmen im Luftkorps erwähnt:

"Seitdem Fallschirme für Flugzeuge während des Weltkrieges eine große Perfektion erreicht haben und in vielen Fällen Menschenleben gerettet haben, sind sie für erfahrene Flieger besonders wichtig im Falle eines Maschinenbrandes oder beispielsweise beim Bruch einer Tragfläche oder eines Steuerdrahtes, hält es der Ausschuss für sehr wertvoll, wenn die Heeresluftwaffe beispielsweise 5 davon für ihre erfahrenen Piloten möglichst von der AHG Fokker, Rokin 84, Amsterdam erwerben würde, der Preis wird mit 220 Reichsmark pro Stück angenommen. Sie stören den Flieger überhaupt nicht und sitzen wie ein Kissen auf ihnen.

Für weniger geübte Piloten, die in Fällen wie den genannten aus Nervosität leicht zu früh oder zu spät abspringen, wobei im letzteren Fall der Fallschirm keine Zeit zum Auslösen hat, sind Fallschirme dagegen kaum etwas verwenden."

Ob die Zeichnung also einen erfahrenen Piloten darstellt, der sein Flugzeug nach reiflicher Überlegung verlassen hat, oder einen weniger erfahrenen, nervösen Piloten, der seine Maschine vorzeitig verlassen hat, bleibt abzuwarten...

Mitte der 1930er Jahre wurden Flieger mit einem Fliegerhelm und einer Fliegerbrille, einem schweren oder leichten Fliegeranzug, einem Schal, gefütterten Handschuhen und einem Paar Pelzstiefeln ausgestattet. Es gab auch eine Schwimmweste und einen Fallschirm.

Fokker CI oder O Maschine (IO)

Das Flugzeug zeigt entweder eine Fokker CI oder eine O-Maschine (IO), die eine dänische Weiterentwicklung der Fokker-Maschine war.

Zwei Fokker-Maschinen wurden am 30. September bzw. 13. Oktober 1923 geliefert, und drei eines etwas älteren Typs wurden 1925 von den Luftwaffenwerkstätten gebaut. Sie waren ursprünglich von 2 bis 6 nummeriert (1 wurde nicht verwendet), aber 1926 wurden sie neu nummeriert O-51 - O-55. Der letzte CI wurde 1933 außer Dienst gestellt.



Züchter C 1.

Aus der historischen Sammlung der Luftwaffe.



O-Maschine (II O).

Aus der historischen Sammlung der Luftwaffe.

Die O-Maschine ist im Bastelbogen: Danske Fly, circa 1935, Teil 1 erwähnt. Das Bild zeigt jedoch die Maschine in der einsitzigen Version II O, während die Zeichnung auf dem Bastelbogen beide Piloten deutlich zeigt und Beobachter.

In der Zeichnung ist am Heckruder (Seitenruder) eine Nationalitätskennzeichnung zu erkennen. Diese Kennzeichnung galt für das Air Corps bis 1928, danach trugen die Flugzeuge der Armee bis 1939 nur Kokarden auf der Oberseite des oberen Tragflügels, auf der Unterseite des unteren Tragflügels und an den Seiten des Körpers in der Nähe der Mitte.

Biegen

Mir ist nicht klar, ob die Zeichnung der Boje freie Einbildung ist oder eine Quelle in der Realität hat. Aufgrund der relativ großen Genauigkeit, die der Künstler bei den anderen Motiven an den Tag gelegt hat, neige ich eher zu letzterem.

Die Funktion der Boje könnte sehr wohl ein Zielpunkt oder eine Abgrenzung im Zusammenhang mit der Landung von Wasserflugzeugen gewesen sein. Eine weitere Option könnte darin bestehen, als Windsack zu fungieren.

Die R-Maschine

In Scrapbook: Danske Fly, circa 1935, Teil 1, habe ich verschiedene mögliche Quellen für die Zeichnung der großen Aufklärungsmaschine des Blattes. Inzwischen habe ich mich mit der Website des Dänischen Vereins für Luftfahrtgeschichte vertraut gemacht.

Unter anderem werden hier einige Bilder von R-Maschinen mit zwei , woraus hervorgeht, dass sie tatsächlich ausgerüstet waren Auspuffrohren unter dem Motor/der Karosserie gezeigt. In der Zeichnung sind sie im Vergleich zu den Fotos etwas übertrieben, aber ich würde sie dennoch als "Beweis" dafür ansehen, dass die Zeichnung eine R-Maschine darstellt [1](#)).

—




Fokker CVM/33 (II R).

Von der dänischen Vereinigung für Luftfahrtgeschichte.

Schließen

Danke an Hans Snitker für die Leihgabe des Original-Einzelblattes.

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

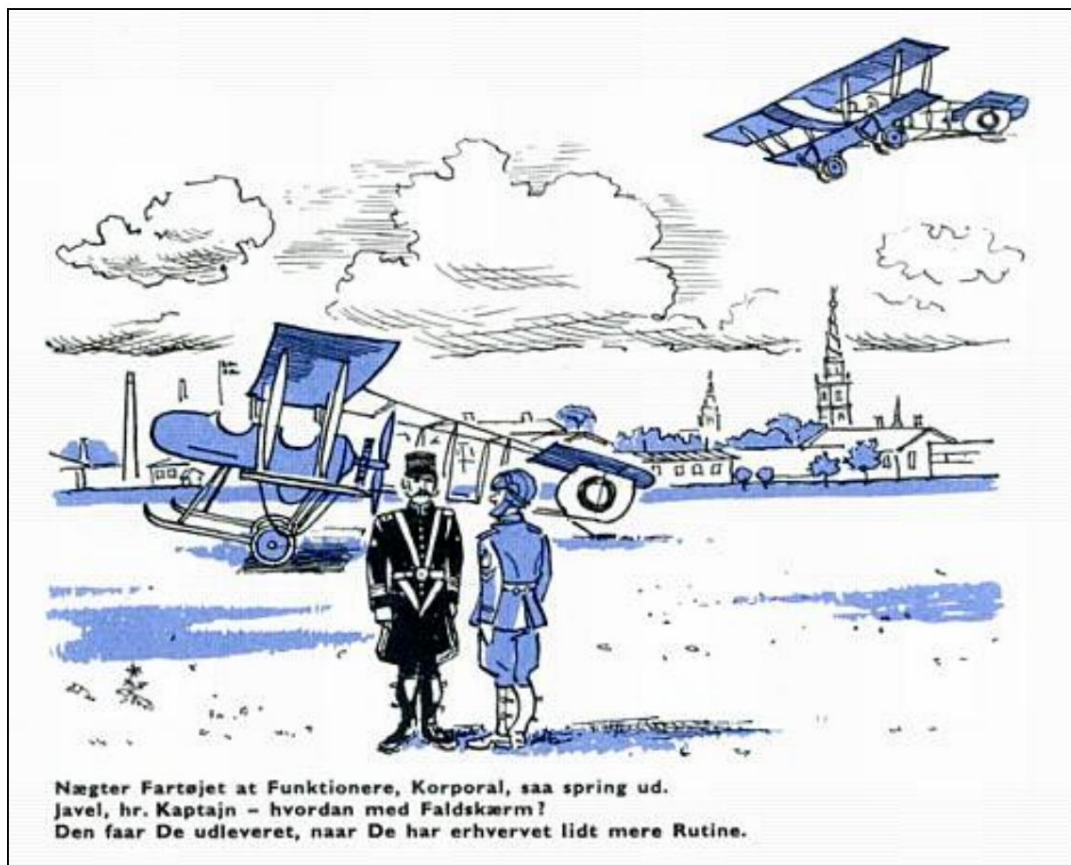
Quellen

1. *Es ist rot, es ist weiß - Nationalitätskennzeichnung dänischer Militärflugzeuge im Laufe der Zeit* von LAT Ege, Fly Nyt, Flyverstaben, Juni 1989.
2. *The Balloon Park* von Hauptmann TA Poulsen, in *Dänemarks Armee, Bände I und II* unter der Leitung von Hauptmann Hector Boeck, Kapitän SE Johnstad-Møller und Kapitänleutnant CV Hjalp, Gesellschaft zur Herausgabe kultureller Schriften, Kopenhagen 1934-1935.
3. *Basisbuch für die Private Air Force*, The Chief of the Air Force, Vedbæk 1972.
4. *Danish Uniforms 1900-1990 - The Army and the Air Force* von Bjørn A. Nielsen, Tøjhusmuseet, Kopenhagen 1992, ISBN 87-89022-26-2.
5. *Danish Military Aircraft through 50 years - 1912-1962* von Hans Kofoed, Flyv's Forlag, Kopenhagen 1962.

Pro Finsted

Notieren

1) Die Website zeigt auch, dass die Kommandeure der beiden Staffeln (3. und 5. Staffel), die mit R-Maschinen ausgerüstet waren, es vorzogen, dass die Maschinen der Staffeln mit oder ohne "Townend-Ringe" ausgestattet waren. Sie experimentierten Mitte 1930 mit diesen Schutzschilden, aber Kapitän EKS Lærum, Kommandant der 3. Staffel, war davon nicht begeistert, während der Kommandant der 5. Squadron, Captain CC Larsen, sah die Sache anders. Bis 1939, als die Bildschirme obligatorisch wurden, war es somit eine Möglichkeit, Flugzeuge der einen und der anderen Staffel zu identifizieren.



Eine Situation aus Kløvermarken. Gezeichnet von Ove Thessen.
Von Quelle 3.