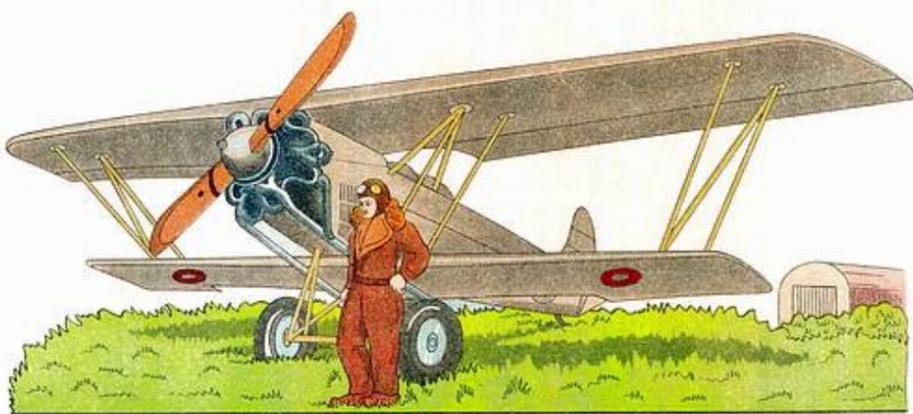


Scrapbook - Avions danois, vers 1935, Partie I

Introduction

J'ai eu la chance d'emprunter quelques motifs d'avions danois, apparemment issus de deux albums différents des années 1930. Ils peuvent ainsi être ajoutés à la collection de feuilles découpées avec des motifs de l'armée et de la marine danoises.

Avions de reconnaissance de l'armée de l'air

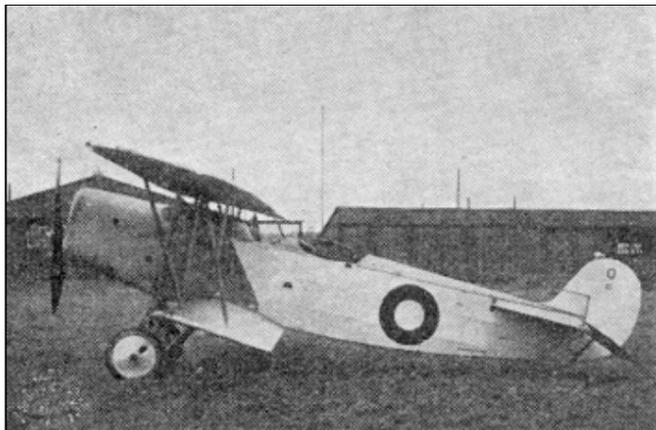


Je ne peux pas déterminer immédiatement quel type d'avion a inspiré l'artiste. Surtout, il semble être un mélange de différents types - et enfin, le dessin peut simplement avoir été censé représenter un avion danois.

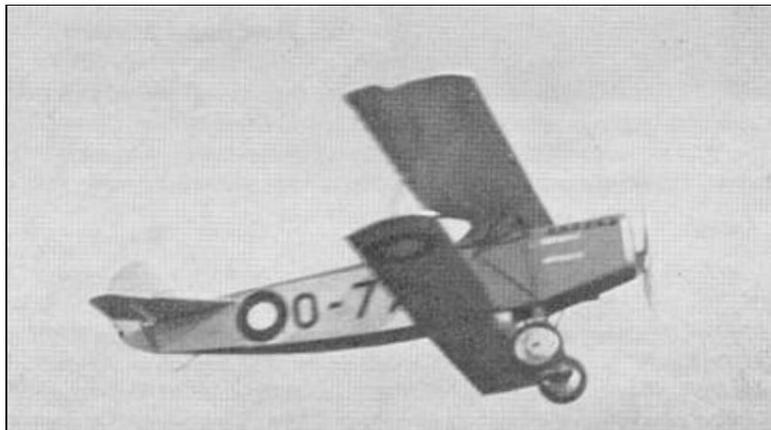
Surtout, le dessin ressemble à une machine de reconnaissance, mais l'identification est rendue difficile par le fait que de nombreux avions danois ont été modernisés au cours de leur vie - nouveaux moteurs, train d'atterrissage et ailes. Il est ainsi possible de trouver l'image exacte qui peut déterminer de quel type il s'agit. Quelqu'un a une offre?

À cette époque, l'armée de l'air de l'armée de terre disposait d'avions de reconnaissance de type O et R.

Les machines O



Machine O (IO).
De Source 1.



O machine (II O).
De Source 1.

L'O-machine, ou O-pot comme l'appelaient les aviateurs et les observateurs, était un avion scolaire.

La machine O était une conception danoise par rapport au type Fokker C. Le type IO était un biplace, tandis que II O était un monoplace. de type IO (1926-1929) et 8 pièces. II O (1932-1933). Les avions portaient respectivement les numéros O-56 - O-70 et O-71 - O 77. L'avion avait une vitesse de pointe de 200 km/h.

Les machines O étaient normalement non armées, mais les OI pouvaient être équipées de mitrailleuses de 8 mm (1 fixe et 2 mobiles). Le 3e escadron de l'armée de l'air a utilisé l'OI jusqu'en 1934, après quoi les machines ont été transférées à l'école de pilotage.



4 OI en démolition à l'aéroport de Værløse. À partir de la source 3

Le 8 avril 1940, l'école de pilotage de Værløse Flyveplads comptait 5 unités. IO et 4 pièces. II O.

Il avait déjà été décidé avant l'Occupation que les O-machines devaient être mises au rebut, mais l'exécution fut accélérée.

En raison de l'interdiction allemande des vols militaires et du stockage de tous les avions danois qui en a résulté, il n'y avait pas de capacité de stockage pour les O-machines.

En mai 1940, le Ministère de la Guerre autorise donc les Troupes Volantes de l'Armée de terre à disposer des engins.

9 pièces. OI et 4 pièces. O II, plus un avion détruit (du fait de l'attaque ?) sont alors ferrailés.

Les machines R

Les machines R étaient du type Fokker CVM/26 (IR) et CVM/33 (II R et III R), fabriquées sous licence au Danemark.

Fokker CVM/26 (IR)



Machine R (IR). De Source 1.

La photo montre la machine telle qu'elle était dans les années 1930.

Ici, le moteur d'origine (400 ch Lorraine-Dietrich 12 Db) a été remplacé par un moteur radial Bristol Jupiter VII de 440 ch.

En 1926, 5 unités ont été achetées. Dans R, qui s'appelle R-1 - R-5. Dans les années 1927-1931, 13 autres unités ont été construites. (R-6 - R-18). Les avions équipés du moteur Lorraine-Dietrich avaient une vitesse de pointe de 210 km/h ; pour les avions avec moteur Bristol Jupiter les 215 km/h..

Ils étaient armés de mitrailleuses de 8 mm (1 fixe et 2 mobiles - à partir du milieu des années 1930, cependant, seulement 1 mobile, qui avait maintenant une alimentation par courroie au lieu d'un chargeur à tambour).

La charge de la bombe était de 150 kg pour les avions équipés d'un moteur Lorraine-Dietrich et de 300 kg pour les avions équipés d'un moteur Bristol Jupiter.

En 1926, R-1 et R-2 ont effectué un vol - à l'époque très médiatisé - vers Tokyo. Le capitaine AP Botved et son mécanicien (l'officier Chr. Olsen) en R-1 ont fait tout le chemin - et sont rentrés chez eux. Le lieutenant H. Herschend et son mécanicien (officier V. Petersen) a dû retourner à Copenhague après un grave accident à l'atterrissage à Rangoon, après que leur machine ait été réparée à Bangkok.

Les avions ont quitté la 1ère ligne en 1939 et l'idée était qu'au cours de 1940, ils devraient reprendre le rôle des O-machines en tant qu'avions-écoles à l'école de pilotage.

Le 9 avril 1940, il y avait 10 dos. R-4, R-5 et R-16 ont été détruits lors de l'attaque sur l'aérodrome de Værløse. Les avions restants ont ensuite été entreposés et sont supposés avoir été repris par les Allemands après le 29 août 1943.

Fokker CVM/33 (II R et III R)

L'armée de l'air norvégienne a acquis 24 machines du type Fokker CVM/33 - 12 pcs. dans l'édition II R (R-21 - R-32) et 12 pcs. dans l'édition III R (R-41 - R-52). Malgré le fait que la différence entre les deux types était minime, ils ont été choisis pour être étiquetés comme deux types différents. La vitesse de pointe était de 260 km/h pour les deux types.

Un échantillon fut acquis en 1933 et la première série fut livrée au 3 Squadron en 1934. Les 12 dernières furent livrées au 5 Squadron en 1935.



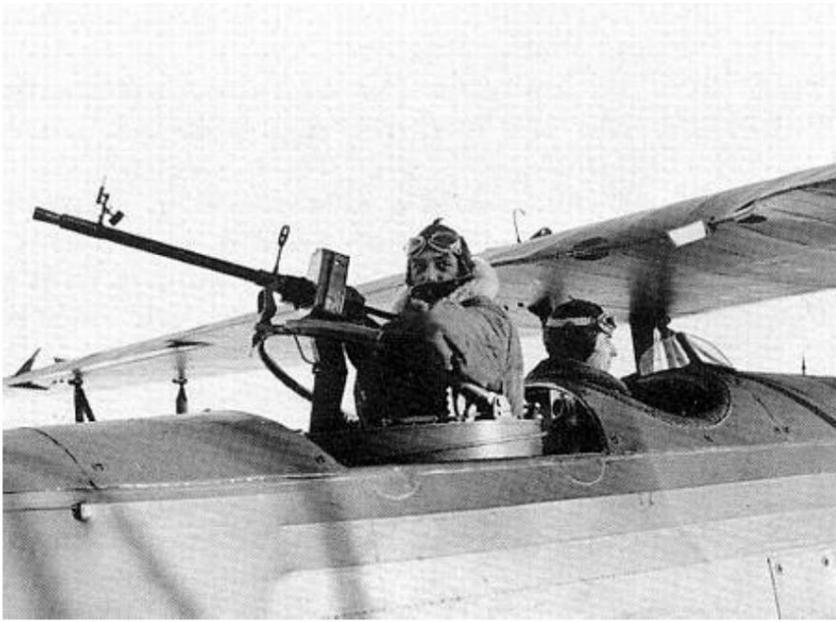
Machine R (II R). De Source 2.

L'avion était armé de mitrailleuses de 8 mm (1 fixe et 1 (à l'origine 2) mobiles). Cela pourrait entraîner une charge de bombe de 300 kg.

Le 8 avril 1940, toutes les machines II R et III R étaient intactes. 1)

Lors de l'attaque sur l'aérodrome de Værløse, le R-49 a été abattu, tandis que les R-22, R-30 et R-32 ont été détruits au sol.

Les autres machines ont ensuite été stockées et après le 29 août 1943, au moins certaines d'entre elles ont été utilisées par les Allemands.



Machine R - La photo montre les morts.

La photo n'est pas du 9 avril 1940.

De source 2

L'équipage du R-49 - le lieutenant V. Godtfredsen (pilote) et le sous-lieutenant GF Brodersen (observateur) - ont péri dans l'abattage.

Plus tard, le colonel Vagn Holm, qui en 1940 était premier lieutenant dans l'armée de l'air, raconte ce qui suit dans son journal sur le sort du R-49 :

"... La rumeur se répand de manière très alarmante que des troupes allemandes ont débarqué à Korsør et Nyborg ainsi qu'à Copenhague, où le Kastellet était censé être occupé. J'ai dit à la personne qui m'a transmis la rumeur que je n'y croyais pas, car ils n'avaient pas vu d'aviateurs allemands au-dessus de Værløse.

L'une de nos machines, R-49, a reçu l'ordre d'effectuer une reconnaissance météorologique de la route de Copenhague à Værløse au cas où. Tout a commencé avec le lieutenant Godtfredsen comme chauffeur et le lieutenant Brodersen comme observateur.

J'ai été le dernier à parler à Brodersen avant le départ, il m'a dit : "Maintenant ils sont devenus complètement fous, maintenant il faut sortir et faire des reconnaissances météo".

Un vent frais du nord soufflait, la machine a donc dû démarrer vers le nord, le conducteur a donné de l'essence et nous avons tous regardé la machine de démarrage. Soudain le lieutenant Brodersen se lève sur la banquette arrière et pointe vers le sud, d'où un essaim d'engins allemands (Messerschmitt 110) plonge sur la place, tandis que les canons de 20 mm crachent leur avance mortelle sur nos camarades. R-49 s'est écrasé au sol brûlant d'env. 50 m de hauteur, et les deux lieutenants sont tués sur place.

Le lieutenant Godtfredsen gisait dans sa machine, carbonisé et presque réduit à néant. Le lieutenant Brodersen gisait à une certaine distance de l'engin gravement brûlé avec le parachute déployé, il a donc fait quelque chose après le bombardement, et n'est pas mort sans en connaître la raison..."

Fermeture

Merci à Gert Strande Sørensen pour le prêt de la coupure originale.

Sources

1. Avions militaires danois à travers 50 ans - 1912-1962 par Hans Kofoed, Flyv's Forlag, Copenhague 1962.
2. L'armée de l'air danoise par Hans A. Schrøder, Tøjhusmuseet, Copenhague 1992, ISBN 87-89022-24-6.
3. L'attaque de l'aérodrome de Værløse le 9 avril 1940 par Hans A. Schrøder, 2e édition avec suppléments, Air Force Bibliothèque 2002, ISBN 87-988691-2-4.



Machine R (IR). De Source 1.

La photo montre la machine telle qu'elle était à l'origine, avec un moteur Lorraine-Dietrich.

Noter

1) 17 des II R et III R ont été distribués aux escadrilles ; les 7 restants devaient être en réserve ou à l'atelier.

Le 8 avril 1940, les avions suivants étaient prêts à l'aérodrome de Værløse :

1er escadron (division Sealand Aviation)	5. Escadron (Division de l'aviation juive)
9 Gantelet Gloster (II J)	9 Fokker CVM/33 (II R)
3 Bristol Bulldog (I J)	2 Fokker CVM/26 (IR)
2. Escadron (Division de l'aviation juive)	1 DH Libellule (II S)
7 Fokker D.XXI (III J)	1 Cierva C.30 (I M) (plan du moulin)
3 Fokker CVM/26 (IR)	
pilotage 3e escadron (Sealand Flying Branch)	École de
8 Fokker CVM/33 (II R)	7 DH Tiger Moth (I S)
3 Fokker CVM/26 (IR)	5 O machines (I O)
	4 machines O (II O)

Les troupes volantes de l'armée se composaient de deux divisions volantes - la Zélande et le Jutland. Cependant, les deux étaient situés à Værløse en temps de paix. Il comprenait également l'école de pilotage et le service technique de l'armée de l'air, également situés à Værløse.

Enfin, les troupes volantes contrôlaient les ateliers des troupes volantes à Kløvermarken, où, entre autres, effectués des révisions majeures et des avions construits sous licence pour les troupes volantes et le parc de ballons.

La division d'aviation de Zélande se composait des 1er et 3e escadrons, tandis que la division d'aviation du Jutland était composée des 2e et 5e escadrons. 4. L'escadron, qui appartenait à la Division de l'aviation de Zélande, n'existait que sur le papier. De plus, le Balloon Park faisait partie des troupes volantes de l'armée.

Par l'Army Act de 1932, l'Air Corps par 1er novembre 1932 aux troupes volantes de l'armée, et elle devient un type d'arme sur un pied d'égalité avec les autres types d'armes de l'armée.