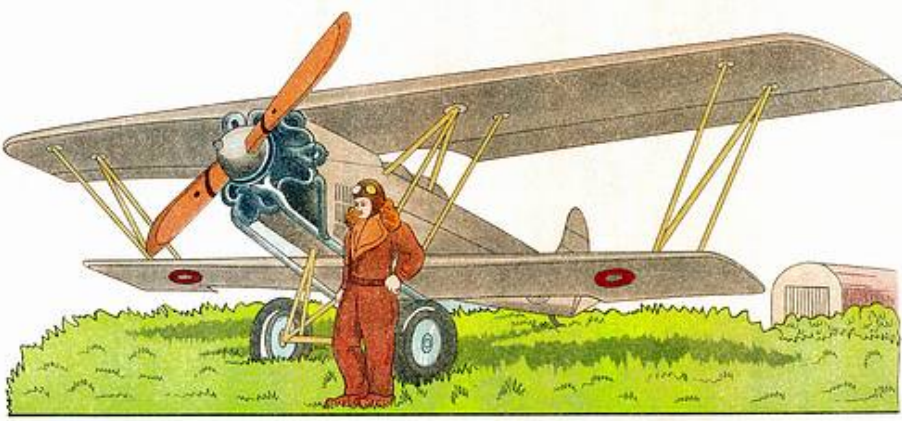


Udklipsark - Danske fly, cirka 1935, Del I

Indledning

Jeg har været heldig at låne et par motiver af danske fly, der hidrører fra tilsyneladende to forskellige udklipsark fra 1930'erne. De kan således føjes til samlingen af udklipsark med motiver fra den danske Hær og Flåde.

Rekognosceringsfly fra Hærens Flyvertropper

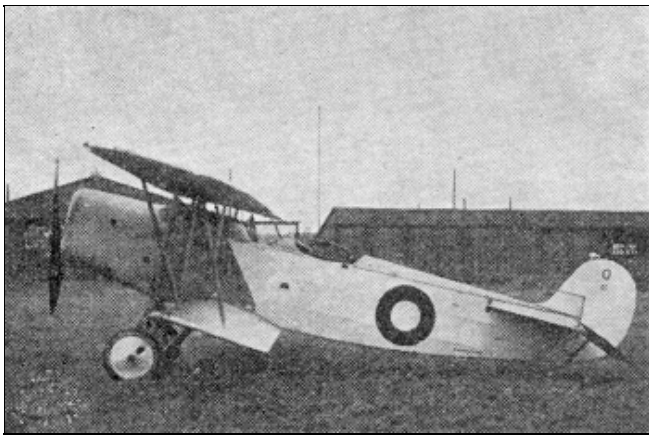


Jeg kan ikke umiddelbart fastslå hvilken flytype, der har dannet forlæg for tegneren. Mest af alt ser det ud til at være en blanding af forskellige typer - og endelig har tegningen måske blot skulle forestille en dansk flyvemaskine.

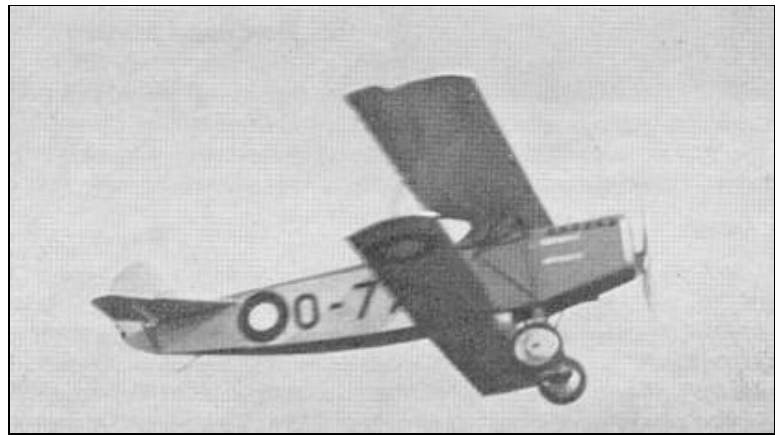
Mest af alt ligner tegningen en rekognosceringsmaskine, men identifikationen vanskeliggøres af, at mange danske fly gennem deres levetid blev moderniseret - nye motorer, understel og vinger. Det er således muligt, at netop det billede findes, som kan fastslå hvilken type, der er tale om. Har nogen et bud?

Hærens Flyvertropper rådede på den tid over rekognosceringsfly af typerne O og R.

O-maskinerne



O-maskine (I O).
Fra Kilde 1.



O-maskine (II O).
Fra Kilde 1.

O-maskinen, eller *O-potten*, som den blev kaldt af flyvere og observatører, var et skolefly.

O-maskinen var en dansk konstruktion over typen *Fokker C*. Type *IO* var tosædet, mens *II O* var ensædet.. Der blev bygget 14 stk. af type *IO* (1926-1929) og 8 stk. *II O* (1932-1933). Flyene bar numrene O-56 - O-70 henholdsvis O-71 - O-77. Flyet havde en tophastighed på 200 km/t.

O-maskinerne var normalt ubevæbnede, men *O I* kunne udrustes med 8 mm maskingeværer (1 fast og 2 bevægelige). Flyvertroppersnes 3. Eskadrille brugte *O I* frem til 1934, hvorefter maskinerne overgik til Flyveskolen.



4 O I under skrotning på Værløse Flyveplads. Fra Kilde 3

Den 8. april 1940 var rådene Flyveskolen på Værløse Flyveplads over 5 stk. I O og 4 stk. II O.

Det var allerede før Besættelsen besluttet, at O-maskinerne skulle kasseres, men udførelsen fremskyndes.

I forbindelse med det tyske forbud mod militær flyvning og den deraf følgende opmagasinering af alle danske fly, var der ikke opbevaringskapacitet til O-maskinerne.

Krigsministeriet bemyndiger derfor i maj 1940 Hærens Flyvertropper til at kassere maskinerne.

9 stk. O I samt 4 stk. O II, plus et ødelagt fly (fra angrebet?) bliver herefter skrottet.

R-maskinerne

R-maskinerne var af typen *Fokker C V M/26 (I R)* og *C V M/33 (II R og III R)*, der blev licensfremstillet i Danmark.

Fokker C V M/26 (I R)



R-maskine (I R). Fra Kilde 1.

Billedet viser maskinen, som den så ud i 1930'erne.

Her var den oprindelige motor (400 hk Lorraine-Dietrich 12 Db) erstattet af en 440 hk Bristol Jupiter VII stjernemotor.

I 1926 indkøbtes 5 stk. I R, som benævntes R-1 - R-5. I årene 1927-1931 byggedes yderligere 13 stk. (R-6 - R-18). Fly med Lorraine-Dietrich motor havde en tophastighed på 210 km/t; for fly med Bristol Jupiter motor den 215 km/t..

De var bevæbnet med 8 mm maskingeværer (1 fast og 2 bevægelige - fra midten af 1930'erne dog kun 1 bevægeligt, der nu havde båndfødnings i stedet for tromlemagasin).

Bombelasten var 150 kg for fly med Lorraine-Dietrich motor og 300 kg for fly med Bristol Jupiter motor.

R-1 og R-2 foretog i 1926 en - i samtiden meget omtalt - flyvning til Tokio. Kaptajn A.P. Botved og hans mekaniker (officiant Chr. Olsen) i R-1 nåede helt frem - og hjem igen. Løjtnant H. Herschend og hans mekaniker (officiant V. Petersen) måtte efter et alvorligt landingsuheld i Rangoon returnere til København, efter at deres maskine var repareret i Bangkok.

Flyene udgik af 1. linie i 1939 og det var tanken, at de i løbet af 1940 skulle overtage O-maskinerne rolle som skolefly ved Flyveskolen.

Den 9. april 1940 var der 10 stk. tilbage. R-4, R-5 og R-16 blev ødelagt under angrebet på Værløse Flyveplads. De resterende fly blev herefter opmagasineret og antages at være overtaget af tyskerne efter 29. august 1943.

Fokker C V M/33 (II R og III R)

Hærens Flyvertropper anskaffede 24 maskiner af typen *Fokker C V M/33* - 12 stk. i udgaven *II R* (R-21 - R-32) og 12 stk. i udgaven *III R* (R-41 - R-52). Til trods for, at forskellen på de to typer var minimal, valgte man at betegne dem som to forskellige typer. Tophastigheden var 260 km/t for begge typer.

Et prøveeksemplar blev anskaffet i 1933 og den første serie blev leveret til 3. Eskadrille i 1934. De sidste 12 blev leveret til 5. Eskadrille i 1935.



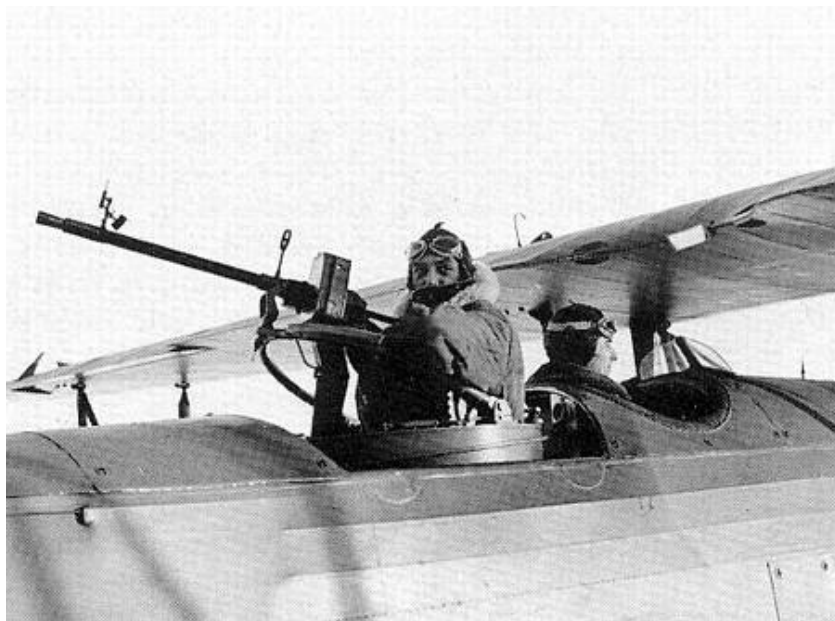
R-maskine (II R). Fra Kilde 2.

Flyet var bevæbnet med 8 mm maskingeværer (1 fast og 1 (oprindelig 2) bevægeligt). Det kunne medføre en bombelast på 300 kg.

Den 8. april 1940 var alle *II R* og *III R* maskinerne i behold. [1\)](#)

Ved angrebet på Værløse Flyveplads blev R-49 skudt ned, mens R-22, R-30 og R-32 blev ødelagt på jorden.

De øvrige maskiner blev efterfølgende opmagasineret, og efter den 29. august 1943 blev i hvert fald nogle af dem anvendt af tyskerne.



R-maskine - Billedet viser de faldne.
Billedet er ikke fra den 9. april 1940.
Fra Kilde 2

Besætningen på R-49 - løjtnant V. Godtfredsen (pilot) og sekondløjtnant G.F. Brodersen (observatør) - omkom ved nedskydningen.

Den senere oberst Vagn Holm, der i 1940 var premierløjtnant ved Hærens Flyvertropper, beretter i sin dagbog følgende om R-49's skæbne:

"... Meget alarmerende breder rygten sig, at tyske tropper er gået i land i Korsør og Nyborg samt København, hvor Kastellet skulle være besat. Til den, der overbragte mig rygten, fortalte jeg, at jeg ikke troede på det, da man ikke havde set tyske flyvere over Værløse.

En af vore maskiner, R-49, fik ordre til for alle eventualiteters skyld at foretage vejrrekonoscering af vejen fra København til Værløse. Den startede med løjtnant Godtfredsen som fører og løjtnant Brodersen som observatør.

Jeg var den sidste, som talte med Brodersen før starten, han sagde til mig: "Nu er de blevet helt tossede, nu skal vi ud at foretage vejrrekonosceringer".

Der blæste en frisk nordvind, så maskinen skulle starte mod Nord, føreren gav gas, og vi så alle på den startende maskine. Pludselig rejser løjtnant Brodersen sig op i bagsædet og peger mod syd, hvorfra en sværm af tyske maskiner (Messerschmitt 110) dykkede ned over pladsen, mens 20 mm kanonerne udspyede deres dræbende bly mod vore kammerater. R-49 styrtede brændende til jorden fra ca. 50 m højde, og de to løjtnanter blev dræbt på stedet.

Løjtnant Godtfredsen lå i sin maskine forkullet og næsten indskrumpet til ingenting. Løjtnant Brodersen lå et stykke fra maskinen stærkt forbrændt med faldskærmen udløst, så han har foretaget sig noget efter beskydningen, og er ikke gået i døden uden at vide årsagen ..."

Afslutning

Tak til Gert Strande Sørensen for lån af det originale udklip.

Kilder

1. *Danske Militærfly gennem 50 år - 1912-1962* af Hans Kofoed, Flyv's Forlag, København 1962.
2. *Det danske Flyvevåben* af Hans A. Schrøder, Tøjhusmuseet, København 1992, ISBN 87-89022-24-6.
3. *Angrebet på Værløse Flyveplads den 9. april 1940* af Hans A. Schrøder, 2. udgave med tillæg, Flyvevåbnets Bibliotek 2002, ISBN 87-988691-2-4.



R-maskine (I R). Fra Kilde 1.

Billedet viser maskinen, som den oprindelig så ud, med Lorraine-Dietrich motor.

Noter

1) 17 af II R og III R var fordelt til eskadrillerne; de resterende 7 må have været i reserve eller på værksted.

Den 8. april 1940 var følgende fly klar på Værløse Flyveplads:

1. Eskadrille (Sjællandske Flyveafdeling)	5. Eskadrille (Jydske Flyveafdeling)
9 <i>Gloster Gauntlet (II J)</i>	9 <i>Fokker C V M/33 (II R)</i>
3 <i>Bristol Bulldog (I J)</i>	2 <i>Fokker C V M/26 (I R)</i>
2. Eskadrille (Jydske Flyveafdeling)	1 <i>D.H. Dragonfly (II S)</i>
7 <i>Fokker D.XXI (III J)</i>	1 <i>Cierva C.30 (I M)</i> (Mølleplan)
3 <i>Fokker C V M/26 (I R)</i>	
3. Eskadrille (Sjællandske Flyveafdeling)	Flyveskolen
8 <i>Fokker C V M/33 (II R)</i>	7 <i>D.H. Tiger Moth (I S)</i>
3 <i>Fokker C V M/26 (I R)</i>	5 <i>O-maskiner (I O)</i>
	4 <i>O-maskiner (II O)</i>

Hærens Flyvertropper bestod af to Flyverafdelinger - Sjællandske og Jydske. Begge var dog i fredstid placeret på Værløse. Endvidere indgik Flyveskolen og Flyvertroppernes Tekniske Tjeneste, som også var placeret på Værløse.

Endelig rådede Flyvertropperne over Flyvertroppernes Værksteder på Kløvermarken, hvor man bl.a. foretog større eftersyn og licensbyggede flyvemaskiner til Flyvertropperne samt Ballonparken.

Sjællandske Flyverafdeling bestod af 1. og 3. Eskadrille, mens Jydske Flyverafdeling var formeret af 2. og 5. Eskadrille. 4. Eskadrille, som hørte til Sjællandske Flyveafdeling, eksisterede kun på papiret. Derudover indgik Ballonparken i Hærens Flyvertropper.

Ved Hærloven af 1932 blev Flyverkorpsset pr. 1. november 1932 til Hærens Flyvertropper, og det blev en våbenart på lige fod med hærens øvrige våbenarter.