

Denemarken

De militaire luchtvaart in Denemarken begon, bij Leger en Marine, in 1912. Haerens Flyveskolen (de Legervliegschool) werd op 1 februari 1923 gereorganiseerd als Hærens Flyverkorps (het Legervliegerkorps).

In 1922 werden twee D.7 jachtvliegtuigen verworven, waarvan overigens slechts één inzetbaar was.

Het volgende jaar werden de eerste moderne vliegtuigen gekocht, acht Potez 15A2 verkenningsvliegtuigen, uitgerust met Lorraine Dietrich 12Db motoren. Daarnaast werden bij Fokker twee C.1's aangekocht. Haerens Flyverkorps Vaerkstøder bouwde zelf in 1925 nog eens drie.

De Potez vliegtuigen waren goedkoop, maar al in 1925 kreeg men problemen met de levering van reserveonderdelen. Uiteindelijk besloot men bij andere constructeurs vliegtuigen te gaan kopen. Op 13 mei 1925 werden vijf Fokker C.5B besteld, met dezelfde Lorraine motor. De Denen vlogen inmiddels, zoals hiervoor vermeld, met enkele Fokker types, de C.1 en D.7 en ook het S.3 lesvliegtuig. De Denen kenden de bouwwijzen en vliegeigenschappen van Fokkervliegtuigen dus al goed.

De bestelde toestellen waren C.5B's die uitgerust waren met Lorraine Dietrich motoren van 400 pk, dezelfde motoren als in de Potez 15 vliegtuigen.

Ook werden twee stel E-vleugels aangekocht. Deze eerste groep vliegtuigen werd in januari 1926 per schip afgeleverd. Volgende toestellen zouden in licentie in Denemarken zelf gebouwd worden. Licentiebouw vond al sinds de begindagen

van de Deense militaire luchtvaart plaats en men had veel ervaring. Bouw van de Fokker C.5 sloot uitstekend aan op deze kennis en vaardigheden.

Nog voor de nieuwe toestellen werden afgeleverd werd door kapitein vlieger A.P. Botved een plan gemaakt om een lange afstandsvlucht naar Tokio te maken met twee toestellen. Dit plan werd goedgekeurd



De laatste door Fokker geleverde machine. De registratie staat zeer klein op het richtingsroer.

The last of five C.5s delivered to Denmark by Fokker, prior to local license production.

De Fokker C.5

en twee toestellen werden hiervoor voorbereid. De twee E-cellen werden gemonteerd, terwijl alle militaire apparatuur werd verwijderd. Er werd een extra benzinetank van 300 liter ingebouwd en een vergrote olietank van 120 liter. Ook werd een extra radiator ingebouwd tussen de landingsgestelpoten, zodat het koeloppervlak flink vergroot werd. Naast de gebruikelijke instrumenten werden de toestellen uitgerust met speciale Engelse navigatieapparatuur. De route werd zorgvuldig voorbereid en er werden depots aangelegd in Karachi, Bangkok en Tokyo om onderhoud ter plaatse te kunnen uitvoeren, zonder onnodig tijdverlies te lijden. De tocht werd ondernomen door de piloten kapitein Botved en luitenant



De vliegers, voor hun vlucht naar Tokyo. Van links naar rechts: 1e luit. Botved, luit. Herschend, monteurs Petersen en Olsen.

Links:

Klaar voor vertrek vanaf Kløvermarken.

The airmen for the Tokyo flight. From left to right, 1st Lt Bodved, Lt Herschend, and the mechanics Petersen and Olsen.

Left:

Ready for take-off from Kløvermarken.

Laatste voorbereidingen voor het vertrek vanaf Kløvermarken.

Laatste voorbereidingen voor het vertrek vanaf Kløvermarken.



De opperbevelhebber van het Deense leger, Luitenant-generaal Wolff in gesprek met Botved. Links op de foto overste Koch, commandant van Hærens Flyverkorps

The Danish Army commander, Lt Gen Wolff talks to Bodved. On the left is the air arm commander, Lt Col Koch.



Herschend, bijgestaan door de mecaniciens Petersen en Olsen.

Op 16 maart 1926 vertrokken de vier mannen van het vliegveld Kløvermarken (het klaverveld) bij Kopenhagen en na een korte eerste etappe van 2 uur en 20 minuten werd Berlijn bereikt. De volgende ochtend vertrok men vroeg naar Lemberg (het huidige Lvov, in Polen). Tijdens deze etappe had men last van een hevige sneeuwstorm waardoor Herschend een noodlanding moest maken maar uiteindelijk Lemberg na enige vertraging kon bereiken. Men vond het nu raadzaam om de motoren grondig te inspecteren, maar deze waren nog in uit-

stekende conditie. Na een dag gewacht te hebben op beter weer vertrok men naar Constantinopel (het huidige Istanbul). Ook deze vlucht verliep niet probleemloos, luitenant Herschend moest zijn machine, de R-2, nabij Midia (Roemenië) aan de grond zetten, nadat de temperatuur van de motor plotseling sterk steeg. Opnieuw liep men een dag vertraging op, om de volgende dag zonder problemen Constantinopel te bereiken.

De volgende etappe zou naar Aleppo (Syrië) voeren maar het weer was opnieuw

Tussenstop te Aleppo.

verschrikkelijk. Herschend en Botved raakten elkaar kwijt. Herschend kwam via een noordelijke route in Aleppo aan, maar Botved, die zuidelijker vloog, moest een tussenlanding maken en kwam de volgende dag in Aleppo aan. De volgende dagen was het uitstekend vliegweer en men bereikte Baghdad op 25 maart, en Karachi op 28 maart. Nu werd men echter weer achtervolgd door pech: Botved werd geveld door een zware koorts. De arts van het RAF vliegveld waar men verbleef, wist hem echter weer op de been te krijgen met een handvol kininepillen en een stevig glas whiskey.

Nadat Botved weer opgelapt was vertrokken de Denen naar het volgende RAF vliegveld, Agra, 200 km ten zuiden van Delhi. Zij landden hier na zeven vliegreizen en men maakte gebruik van de hulp van RAF technici, die de beide Fokkers klaar maakten voor de volgende dag. De Denen hadden hier tijd over om de Taj Mahal te bekijken.

Op 31 maart bereikte men Calcutta. Hier sloeg de pechduivel opnieuw toe: een lekende benzinetank moest onder erbarmelijke omstandigheden gerepareerd worden, wat uiteindelijk drie dagen vertraging kostte.

Technical stop at Aleppo.

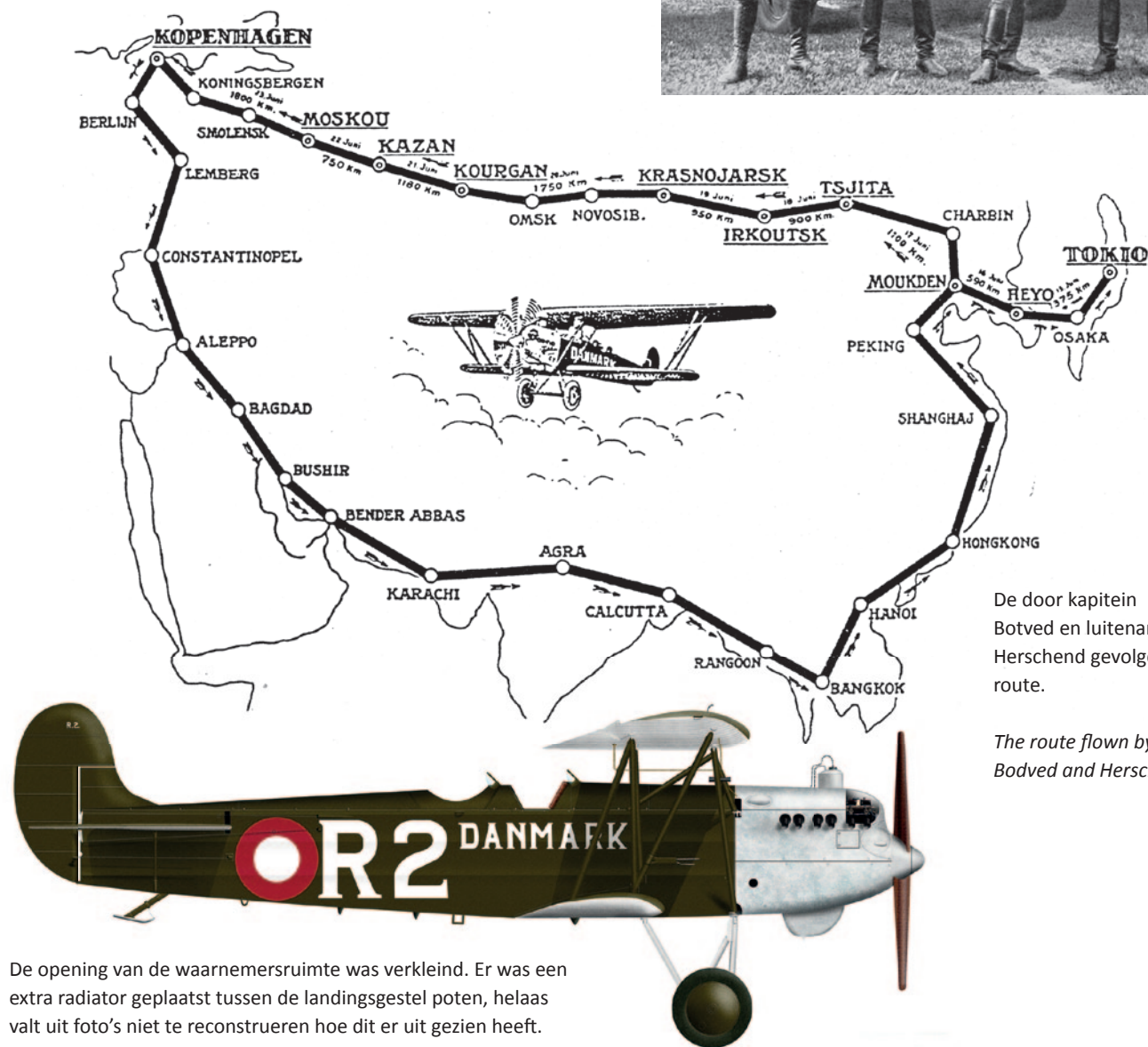


De volgende etappe was riskant. Om hoge bergketens te vermijden, moest men langs de kust van Burma vliegen, en vervolgens meer dan 350 kilometer over dichte jungle. Het geluk was echter op; Herschend moest met zijn machine, de R-2, bij Rangoon wegens motorpech een noodlanding maken. Het toestel kwam neer in een rijstveld en sloeg daarbij over de kop. Enkele uren later kwam hij per auto aan op het vliegveld.

De vliegers na de landing op het vliegveld Dum-Dum, bij Calcutta.

(uit: København-Tokyo-København)

The pilots seen after arriving at Calcutta's Dum Dum airfield.



De door kapitein Botved en luitenant Herschend gevolgde route.

*The route flown by
Bodved and Herschend.*

De opening van de waarnemersruimte was verkleind. Er was een extra radiator geplaatst tussen de landingsgestel poten, helaas valt uit foto's niet te reconstrueren hoe dit er uit gezien heeft.

(tekening: Srećko Bradić)

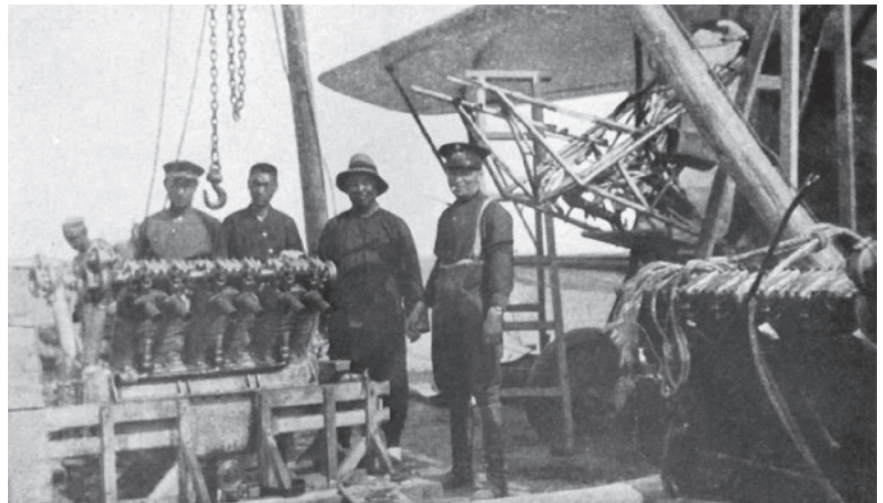
The cut-out for the observer's cockpit had been reduced in depth for the Tokyo flight. An additional radiator was fitted between the undercarriage legs.

Chinese vliegeniers bestuderen de Fokker op het vliegveld van Canton. (uit: Kopenhagen-Tokyo-Kopenhagen)

Chinese aviators inspect the Fokker at Canton.

Nu werd besloten het toestel van Herschend via Singapore naar Bangkok te vervoeren om daar hersteld te worden, terwijl Botved alleen verder zou vliegen naar Tokio.

Nog voor vertrek zou Botved in Bangkok het onderdelendepot in orde maken voor het herstel van Herschends vliegtuig. Op 9 april vervolgde Botved zijn reis en kwam op 12 april aan in Hanoi waarbij ook hij hachelijke momenten meemaakte bij de landing. Het landingsterrein was door regen zo slap, dat een van de banden van de velg liep. Zware regenval zorgde voor verdere vertraging. De Deense vliegers hadden informatie ingewonnen over de toestand in Canton (het huidige Guangdon) en vernamen dat de vliegvelden in de omgeving van die stad onder water stonden. Men besloot echter door te gaan en wist veilig te landen op een veld, dat meer weg had van een modderpoel dan van een vliegveld. Door de slechte condities verloor men bijna een week tijd; men kon op 18 april weer starten.



Motorwissel te Yucheng.

Engine change at Yucheng.



Chinese werklieden assisteren bij het proefdraaien.

Chinese labourers assist in test-running the aircraft.

De Fokker C.5

Er werd koers gezet naar Shanghai. Het werd een enerverende etappe. Door sterke tegenwind en opnieuw een lekkage in een van de vleugeltanks, raakte de benzine op zodat 220 kilometer ten zuiden van Shanghai een noodlanding gemaakt moest worden. Er was nog tijd om een geschikt veld te vinden. De landing verliep vlot, maar het toestel werd direct omsingeld door een meute, die alles wat te demonteren viel van het vliegtuig stal; instrumenten, onderdelen en bagage. Botved en Olsen waren machteloos tegen zo'n overmacht. Na een koude nacht bij het vliegtuig konden ze hun toestel inspecteren: de lappen bekleding hingen er bij. In het nabijgelegen Ninghai kon men om hulp telegraferen. De telegrafiedienst Store Nordiske zou de mannen tijdens hun oponthoud nog vele malen van dienst zijn. Na een aantal dagen en nachten wachten kwamen de benodigde reservedelen aan, waaronder een nieuwe motor. Deze materialen waren per boot en trein overgebracht vanuit het onderdelen-depot in Yokohama. Pas nadat de onderdelen waren gearriveerd en brandstof vanuit



Japans bezoek bij het vliegtuig, op het excersitieterein van Yucheng.

(uit: Kopenhagen-Tokyo-Kopenhagen)

Japanese visitors pose in front of the Danish aircraft at the Yucheng army base.

Massale belangstelling op het vliegveld van Osaka. (uit: Kopenhagen-Tokyo-Kopenhagen)

A crowd turned out to greet the Danes at Osaka's airport.





Aankomst te Osaka.
(uit: København-Tokyo-København)

Arrival at Osaka.

Ningpo geregeld was kon het vliegtuig weer in orde gemaakt worden. Tijdens de lange noodgedwongen rustpauze ontving men nieuws van de Deense gezant. De veiligheidssituatie in China was drastisch veranderd: burgeroorlog dreigde. Na overleg met verschillende instanties werd de terugreis via een noordelijke route verlegd: via Korea, Siberie, Rusland, en Litouwen, naar Kopenhagen. Herschend en Petersen waren nog altijd hun R-2 aan het herstellen en zouden via dezelfde route als de heenreis vanuit Bangkok terugvliegen naar Denemarken.

Men was ongetwijfeld blij dat men na het lange oponthoud weer kon doorvliegen en na 1 uur en 45 minuten vliegen bereikte men Shanghai. Hier werden de twee piloten als gast van Store Nordiske ondergebracht in het luxe Astor House hotel, waar ze een aantal dagen konden bijkomen. Tijdens de volgende etappe sloeg het noodlot opnieuw toe. Na ruim 5 uur en 800 kilometer vliegen zag Botved dat de motortemperatuur was opgelopen tot 100 C. Er moest snel geland worden! Tijdens het zoeken naar

een geschikte landingsplaats drong de stank van een doorgebrande motor door tot de cockpit. Hoewel het toestel niet beschadigd raakte, was het overduidelijk dat de motor in de soep gelopen was. Bij inspectie bleek dat een oliekoeler was gaan lekken. Gelukkig lukte het om de eerste reparaties op de landingsplaats uit te voeren. In de ochtend van 20 mei kon weer worden gestart, maar na drie kwartier vliegen bleek de lekkage van de koeler te groot om verantwoord door te vliegen. Nu werd een noodlanding gemaakt op het exercitieterrein van een kazerne. Er werd echter met rugwind geland, en het toestel raakte tijdens het uitrollen een obstakel. De reparatie kostte twee dagen, waarna op 22 mei geland werd op het Wan Yuang vliegveld van Peking.

Op 25 mei was alles gereed voor de volgende etappe en konden Botved en Olsen



Botved ontvangt een herinneringsspeeld te Osaka, uit handen van de redacteur van de plaatselijke krant. (uit: København-Tokyo-København)

Botved receives a memorial pin in Osaka by hands of the editor of a local newspaper.



Aankomst op het vliegveld Tokorozawa, nabij Tokio. (uit: København-Tokyo-København)

Arrival at Tokyo's Tokorozawa airport.

De Fokker C.5

doorvliegen naar Mukden (dit was de westerse naam van de stad Fengtien, heden ten dage bekend als Shenyang). Men kon eenvoudig navigeren, door op geringe hoogte treinrails en rivieren te volgen. De volgende bestemming was Heyo, in Korea. Kort na het vertrek op 27 mei moest wegens zware regenval worden teruggekeerd naar Mukden. Na de landing werd een nieuwe lekkage aan een benzinetank ontdekt, wat opnieuw voor oponthoud zorgde. Op de 28e werd Heyo zonder problemen bereikt. Hierbij werd een spoorlijn gevolgd, die echter in een tunnel in een door wolken omhulde berg verdween. Botved kon de berg net ontwijken. De eindbestemming Tokio was nu in zicht.



De volgende etappe was naar Taikiu in Zuid-Korea, waar de C.5 bij de landing wegzakte en een neusstand maakte. Het

Velen wilden een blik werpen op de westerse vliegers en hun machines.

A crowd wanted to see a glimpse of the Western flyers and their machines.



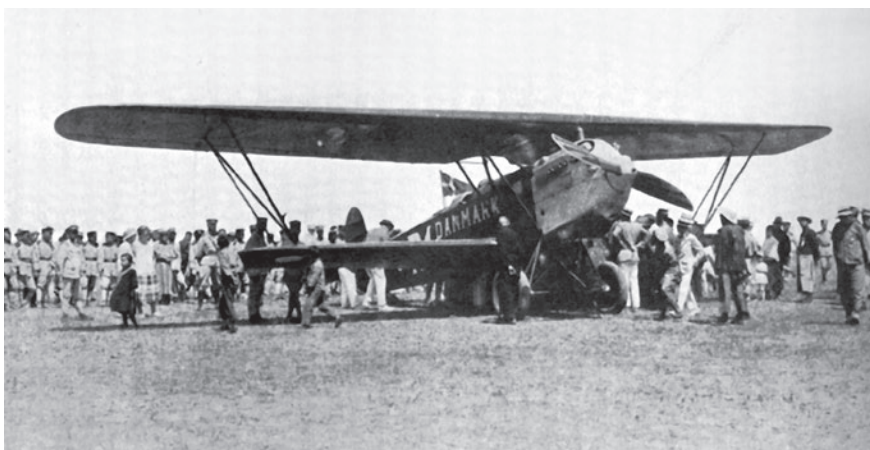
toestel werd zonder problemen recht gezet, en de enige schade was een deuk in de propellerdop. Op 29 mei werd Osaka bereikt, waarna op 1 juni naar Tokio gevlogen werd.

Een formatie Japanse vliegtuigen escorteerde de Denen naar het vliegveld Tokorozawa, waar ze als helden werden onthaald en gehuldigd met de eremedaille van de Japanse luchtvaart club.

Ontvangst van de gouden medaille, een onderscheiding van het Japanse luchtvaart gezelschap. De medaille wordt overhandigd door prins Kuni.

(uit: København-Tokyo-København)

The golden medal of the Japanese Aeronautical Association is presented by Prince Kuni.



De R-1 op het vliegveld van Harbin.

(uit: København-Tokyo-København)

The R-1 at Harbin field.