

Om Royal Flying Corps i 1914, Del 1

Indledning

For nylig var jeg i London heldig at anskaffe et af de mere ualmindelige uniformspostkort fra serien *History and Traditions*, som blev udgivet af Gale & Polden i tiden op til Første Verdenskrig. Kortet, der er et af de sidste i serien [1](#)), viser den engelske hærs den gang nyeste korps - Royal Flying Corps (Military Wing) - der blev oprettet ved kongelig resolution af 13. april 1912.




ROYAL FLYING CORPS



Since the formation of the Royal Flying Corps, wonderful strides have been made in perfecting the aerial service for war, and its squadrons now take an important and definite place not only in the Force for operations overseas, but also in the scheme of Home Defence, fully equipped squadrons being stationed at strategic points. The Corps has its foundation in the old Balloon Companies, Royal Engineers, who did good service till April 1st, 1911, when they were absorbed into the new Air Battalion Royal Engineers, of which Major Sir Alexander Bannerman, R.E., was appointed the first commander. On April 13th, 1913, this gave place to the Corps as now designated, the result being a considerable widening of scope and enlargement of service. The two Wings of the Corps, Naval and Military, work in splendid co-operation, both being efficient in handling various types of aeroplanes and airships. The training of all branches of the Corps, aviation and mechanical, is very thorough and practical, and that good service will be rendered by all ranks when the hour of trial comes is beyond doubt. The attractions of aviation have drawn a full complement of officers to qualify as pilots and observers, and the Corps so far as capacity and zeal is concerned is the equal of any now existing.

Den militære flyvnings begyndelse i England

Den engelske militære interesse for luftrummet var blandt andet fremmet af erfaringer med observationsballoner under Den fransk-tyske Krig (1870-1871) og i 1883 etableres en ballonfabrik og en uddannelsesenhed i regi af Royal Engineers. Den første militære ballonenhed fulgte med de styrker, der kæmpede i Bechuanaland (det nuværende Botswana) i 1884. Siden deltog ballonenheder i felttogene i Sudan i 1885 samt 1896-1898 og senere i Boerkrigen (1899-1902).

I 1890 blev der, som en del af Ingeniørtropperne, oprettet en særlig ballonafdeling (*Royal Engineers Balloon Section*). Udviklingen af egentlige flyvemaskiner førte til forskellige eksperimenter, men det var først efter Louis Blériots flyvning over Kanalen 25. juli 1909, at der for alvor kom fart i tingene. De første forsøg blev drevet frem af en række militære og civile ildsjæle, og ikke mindst sidstnævntes økonomiske bidrag.

Kaptajn Bertram Dickson, Royal Horse Artillery, der for egen regning (og risiko) havde lært at flyve i

Frankrig, fik tilladelse til at deltage i efterårsmanøvrerne i 1910, for sammen med en anden artilleriofficer, løjtnant Lancelot Gibbs, Royal Field Artillery, at forsøge sig med rekognoscering fra luften. Dette private initiativ blev den første egentlige flyvning i regi af den engelske hær. Pr. 1. april 1911 oprettedes *Royal Engineers Air Battalion*, der bestod af to kompagnier - *No. 1 (Airship) Company* og *Nr. 2. (Aeroplane) Company*. I 1912 blev disse kompagnier integreret i Royal Flying Corps.

Royal Flying Corps bestod af en landmilitær afdeling (*Military Wing*), en sømilitær afdeling (*Naval Wing*) samt en værnsfælles flyveskole (*Central Flying School*). De to afdelinger udviklede sig til selvstændige enheder, og i juli 1914 oprettes Royal Naval Air Service. Herved blev Royal Flying Corps, med en parallel til dansk terminologi, til hærens flyvertropper, mens Royal Naval Air Services blev til søværnets flyvevæsen.

Gennem størstedelen af Første Verdenskrig støttede de to selvstændige flyverkorps hærens og søværnets operationer til lands og til vands, og først den 1. april 1918 blev de to enheder igen samlet under fælles kommando ved oprettelsen af Royal Air Force, der dermed blev verdens første selvstændige flyvevåben.

Ved udbruddet af Første Verdenskrig rådede Royal Flying Corps over 179 maskiner og mobiliserede 2.073 mand. Fire eskadriller, med i alt ca. 50 maskiner, blev sendt til Kontinentet som en del af Ekspeditionskorpsen. Royal Naval Air Service rådede over 39 landbaserede fly og 52 vandflyvere; hertil kom 7 luftskibe, som var tiltænkt at løse rekognosceringsopgaver for flåden.

Ved oprettelsen af Royal Air Force talte Royal Flying Corps 56 eskadriller på Vestfronten, 68 eskadriller i England, inklusive uddannelsesenheder, samt 18 eskadriller fordelt i Italien, Afrika, Palæstina, Mesopotamien samt på Balkan og i Indien. Hertil kom ca. 20 enheder, udrustet med observationsballoner. Royal Naval Air Service havde 16 eskadriller på Vestfronten, talrige eskadriller i England og omkring Middelhavet samt 90 luftskibe, som patruljerede de kystnære egne i England. Denne anseelige flyverstyrke var støttet af en lang række forsynings- og uddannelsesenheder, herunder flyverskoler i Canada og Texas.

Ved krigens slutning opererede Royal Air Force fra mere en 700 etablissementer over hele verden og rådede over 22.650 maskiner.

Postkortet

Tegningen, af Ernest Ibbetson, giver et spændende indtryk af Royal Flying Corps, herunder korpsets tidlige fly og luftskibe. Kortet kom frem på et tidspunkt i løbet af 1913; det aktuelle kort er afsendt den 24. december 1914.



Mit bud på identifikation af maskinerne er således:

1. Cody dragefly.
2. Luftskebet Beta.
3. Farman biplan.
4. Blériot monoplan.

Tilsvarende giver kortet et godt indtryk af korpsets tidlige uniformer:

5. Sergent
6. Premierløjtnant, pilot
7. Motorordonnans
8. Flymekaniker
9. Flyversoldater

Korpsets eskadriller var stationeret således:

Farnborough: 1., 5., 6. og 7.

Larkhill: 2. og 3.

Netheravon: 4.

Upavon: Flyveskolen

Eksteriøret må stamme fra et af disse etablissemeter, men kan ikke stedfæstes nærmere.

Om flytyperne

Cody dragefly



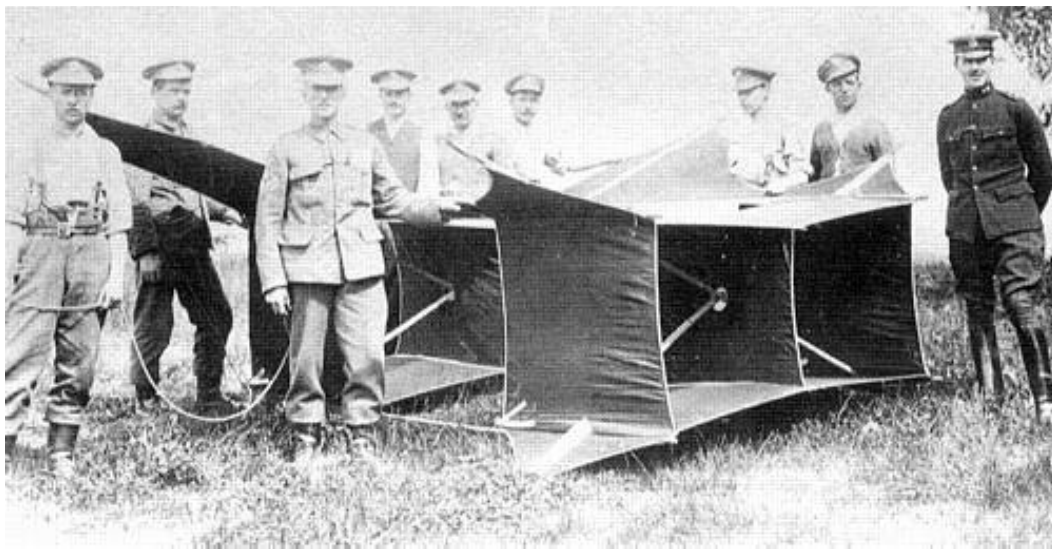
Cody dragefly, med en observatør hængende i en kurv.
Fra Kilde 6, som daterer billedet til 1907.

En af luftfartens pionerer var Samuel Franklin Cody (1868-1913), der trods navneligheden og sin amerikanske oprindelse ikke har nogen forbindelse til den navnkundige William Frederick Cody (1846-1917), bedre kendt som *Buffalo Bill*.

Samuel Franklin Cody blev engelsk statsborger og var fra 1902 til 1909 chefinstruktør ved *Royal Engineers Balloon Section*.

Kilde 4, som indeholder en større gengivelse af billedet, nævner, at herren med cowboyhat (a.), sandsynligvis er Samuel Franklin Cody.

Jeg henviser til den australske hjemmeside [Hargraves - The Pioneers. Celebrating the Bi-Centennial of Aviation 1804-2004 2](#)), som indeholder en flot, illustreret præsentation af Samuel Franklin Cody og hans forskellige flyvende konstruktioner - dragefly, luftskibe og flyvemaskiner.



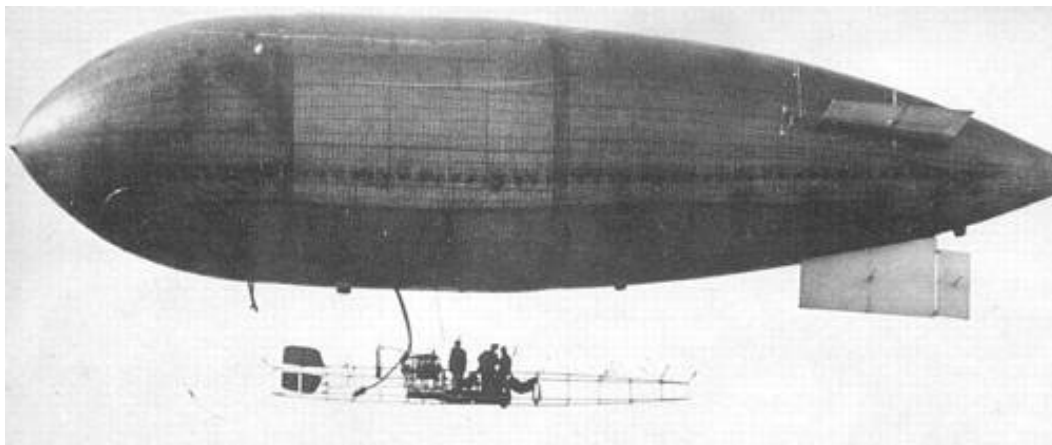
Uddannelse i dragefly ved Royal Engineers Balloon Section.

Fra Kilde 6, som daterer billedet til 1907.

Soldaterne er iført den khakifarvede Feltuniform Model 1902. Bemærk, at soldaterne bærer halvlange lædergamacher, der hidrører fra det tidligere uniformssystem.

Officeren er iført tjenesteuniform (*undress*), som kan være Royal Engineers røde uniformsfrakke og mørkeblå bukser. Alternativt er der tale om en officer, der er tilkommanderet ballonparken, og som derfor bærer sit eget regiments uniform. På uniformskasketten bæres hvidt overtræk.

Luftskibet Beta



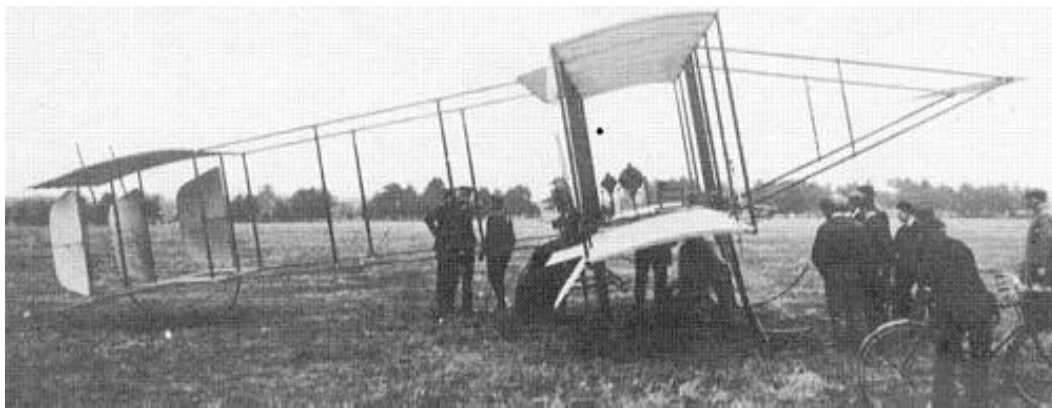
Luftskibet Beta.

Fra Kilde 4.

Luftskibet på postkortet kan være *Luftskibet Beta* - i folkemunde bedre kendt som *Silver Queen* - der blev "søsat" i 1910, og siden ombygget til *Beta II* i 1912.

Luftskibet var udrustet med en trådløs telegrafforbindelse til jorden, hvilket under efterårsmanøvrerne i 1912 gav deltagerne en forsmag på den moderne krigs vilkår. Under øvelsen rådede det ene parti over luftskibet *Beta*, det andet over *Gamma*.

Chefen for det fjendtlige parti, General J.M. Grierson, tilskrives en efterfølgende bemærkning om, *at disse luftskibe (med deres "radioer") helt havde ødelagt øvelsen!*



Farman biplan, cirka 1911.

Fra Kilde 6.

Farman biplan

Brødrene Henry (1874-1958) og Maurice Farman (1877-1964) hørte til blandt luftfartens pionerer. De var mestre for en række fly, der blev brugt i mange landes flyverstyrker, blandt andet også i Danmark.

Louis Blériot monoplan



Louis Blériot monoplan, cirka 1912.

Fra Kilde 6.

Maskinen var en videreudvikling af den type, som Louis Blériot brugte under sin epokegørende flyvning over Kanalen i 1909.

I sin militære udgave fik maskinen betegnelsen *Blériot XI Militaire*, og fandtes i en række forskellige udgaver, herunder i den tosædede udgave *XI-2 Artillerie*.

Kilde 7 betegner flyet som et af bedste civile og militære fly i perioden op til Første Verdenskrig.

Flytypen kendes også fra Danmark, hvor en privat fond i februar 1915 skænkede et Blériot monoplan til Hærens Flyveskole (indkøbt fra en svensk privatperson for DKK 6.000). Maskinen fik dog kun en kort levetid, da det totalhavarede i juni 1915. Motoren blev siden genanvendt.

Om uniformerne

Snittet i Royal Flying Corps uniformer skilte sig tydeligt ud fra hærens øvrige uniformer, både med hensyn til uniformsfrakke og hovedbeklædning.

Uniformsfrakken havde med sin skrå, skjulte lukning et næsten lanseneragtigt præg. Officersjakken blev hurtigt døbt "ventetøj" (*maternity jacket*), idet vittige hoveder mente, at den lignede vordende mødres påklædning. Knapper var for officerer i bronze, mens mandskabets var i messing. På såvel officers- som mandskabsudgaven af uniformsfrakken var der nederst på ærmerne påsyet en strop, hvormed ærmet kunne knappes ind. Herved blev det lettere at bære de kravehandsker, der anvendtes under flyvning.



Fra *The British Army of 1914*
af R. Money Barnes, Seeley
Service & Co. Ltd., London 1968.

Oprindelig bar officerer og mandskab kasket, men i 1913 indførtes en **felthue** (skråhue) af såkaldt østrigsk model. På huen bar officerer et bronzeret korpsmærke, mens mandskabets var i messing.

Umiddelbart under skulderklapperne bar underofficerer og menige et sort **skulderbånd** med teksten Royal Flying Corps i hvidt. Uniformskraven var oprindelig ikke tiltænkt udsmykket med korpsmærket, men blandt officerer kom det hurtigt på mode at bære miniatureudgaver af huemærket som kravemærker.

Officerer bar **livrem** af model *Sam Browne*, oftest kun med den ene bæresele båret som skrårem. Det var almindeligt at bære denne skrårem over højre skulder, selvom den på tegningen er vist over venstre skulder. Såvel premierløjtnanten som sergenten bærer pistol, der var den almindeligste bevæbning i korpset. Sædvanligvis blev geværer kun båret af mandskab i forbindelse med vagttjeneste, hvorunder de også bar remtøj af webbing, oftest i en reduceret udgave.

Oprindelig fandtes kun to typer underofficerer ved Royal Flying Corps - *sergeant majors* og *sergeants*. Førstnævnte bar en vævet krone på underærmet, mens sidstnævnte (som vist på tegningen) bar sergentens traditionelle **distinktionering**. I løbet af krigen udvikledes et system af grader, tilsvarende den øvrige hærs. Officererne bar deres gradstegn på skulderklapperne.

Motorordnansen er iført korpsets korte kappe. Som mandskabsuniformen er kappen ikke forsynet med skulderklapper, hvilket først blev indført på såvel kappe som jakke i juni 1914. Motorcyklen kan være af fabrikat *Vickers-Clyno*, men kan også ligne en næsten hvilken som helst anden type fra perioden.



*Flymekanikere ved siden af en lastvogn, der måske er af fabrikat Leyland.
Fra Kilde 2.*

I 1914 var flyvereskadriller de eneste fuldt motoriserede enheder i den engelske hær.

Hver eskadrille var normeret med en rullende echelon på 30 motorkøretøjer (personvogne og lastvogne) samt 6 motorcykler. (Kilde 9.) Ved mobiliseringen var der, for en stor dels vedkommende, tale om udskrevne køretøjer.

Flymekanikeren er iført det blå drejlstøj (overall), som blev anvendt frem til 1915, hvor brunt/khakifarvet stof blev taget i anvendelse. Felthuen er af samme model som sergentens, med huemærke i messing. På drejlstøjet blev der ikke båret distinktioner.

Flyversoldaterne, som deltager i opsættelsen af drageflyet er iført uniformer tilsvarende sergentens og denne del af tegningen adskiller sig alene ved, at den ene figur bærer kasket. Han kan være tænkt som en underofficer, eller blot en flyversoldat, som bærer den før 1913 indførte hovedbeklædning.

Pilotvingen, der også gengives over teksten, blev indført i 1913 og båret af officerer, underofficerer og menige, som havde gennemført flyveuddannelsen med tilfredsstillende resultat. I september 1915 indføres en **observatørvinge**, der bestod af et kronet O og en halv vinge; observatørvingen var ligeledes i hvidt broderi på sort bund.

I løbet af krigen blev **skuldermærket** - Royal Flying Corps i hvide bogstaver, på sort bund - erstattet af en mindre udgave, med korpsets navn i forkortet udgave - R.F.C. De to udgaver blev tilsyneladende båret sideløbende.

Officerer, der var tilkommanderet Royal Flying Corps, bibeholdt deres oprindelige uniform og afdelingsmærker (se min artikel Den engelske Feltuniform Model 1902), hvorved pilotvingen blev eneste "korpsspecifik" afmærkning.

I 1915 indførtes hærens normale officersuniform, inklusive kasket, også i Royal Flying Corps; denne uniform blev båret sideløbende med "ventetøjet".

Afslutning

Historien fortsættes i [Del 2](#), som også indeholder min kildefortegnelse.

Efterskrift

Som et apropos til de uniformer, som blev båret af Royal Flying Corps er her et postkort 3) med uniformer fra Royal Naval Air Service.



The King inspecting R.N.A.S. officers.

Teksten på bagsiden af kortet lyder: *Among the King's meetings with his troops on the Western Front was this quiet inspection of a number of officers of the Royal Naval Air Service.*

Nærmere oplysninger om anledningen til paraden, herunder hvorvidt officererne kommer fra samme eskadrille, foreligger ikke oplyst. Ligeledes foreligger en datering ikke p.t.

Om det direkte har været formålet med paraden at vise Kongen så mange forskellige uniformer som muligt, skal jeg lade være usagt... Der er næppe to af officererne, som bærer ens uniformer, men alle varianter kan meget vel være reglementerede.

Til brug i de enheder af Royal Naval Air Service, der gjorde tjeneste uden for England, indførtes khakifarvede uniformer (i stil med hærens) i foråret 1915. Flådens pilotvinge var noget spinklere end hærens. På marineuniformer blev pilotvingen båret på ærmerne, umiddelbart over gradstegnene, mens den på khakiuniformen blev båret over venstre brystlomme.

Per Finsted

Noter

1) Samleteknisk set bærer kortet nr. 110 (fremgår af bagsiden) og har sandsynligvis erstattet det tidligere kort med dette nummer - *Mounted Infantry* - da denne våbenart udgik af hæren i 1912. Se bl.a. min artikel Engelsk beredent infanteri.

2) At flyvningen, hvis 100-årsdag blev markeret i 2003 med udgangspunkt i Brødrene Wrights flyvning i 1903, her kan fejre 200-årsdag, skyldes at den første vellykkede flyvning med svævefly blev foretaget i 1804. Læs mere på den side, det er en spændende historie...

3) Fra et postkort i serien Official War Photographs (Series 13, No. 100), som avisen Daily Mail udgav under Første Verdenskrig. Visse af disse farvelagte fotografier blev genoptrykt i 1997 og solgt på blandt andet National Army Museum, London.